N° 280. — 7e Année.
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : SEGERS

21 Janvier 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Un rêve de Jules Verne !

Le Bateau Auto-Propulseur

(Voir l'article à l'intérieur du numéro).

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK · KODAK

LES **CONCOURS KODAK**

(25.000 fr. de prix)

sont prolongés jusqu'au

30 JUIN

Règlements et conditions envoyés gratuitement

1904

S'ADRESSER CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS
5, Av. de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28 rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste **2f.10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f.** ou domicile **5f.25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN
31 Faubourg Bourgogne Orléans

AIDE DU CONFÉRENCIER

Service spécial de LOCATION de DIAPOSITIVES
POUR CONFÉRENCES SCIENTIFIQUES ET MONDAINES

RADIGUET & MASSIOT

13 et 15, boulevard des Filles-du-Calvaire, Paris

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines

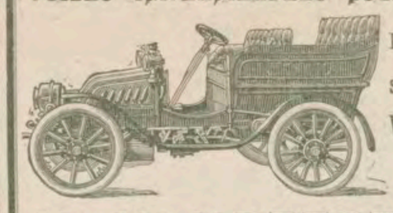
5, Boulevard Saint-Germain, 5

HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément**, *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

TOILES IMPERMÉABLES pour AUTOMOBILES



Capotes, Housses, Banquettes, Bâches, Couvertures, etc.
SEAUX en TOILE
Vêtements imperméables pour chauffeurs

Mon Vve METTEZ 5, place de l'Hôtel-de-Ville PARIS

Envoi Franco d'échantillons — Citer la « Vie au Grand Air » en écrivant

---

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

---

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

ERNEST LOSTE livre de suite

Les 12-Chevaux BAYARD

Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.

A. CLÉMENT, Constructeur

VENTE - ACHAT - ECHANGE

37, RUE BRUNEL, PARIS — Téléphone 555-43

Chasse — *Sport* — *Voyage*

VETEMENTS IMPERMEABLES

PAILLAUD, tailleur DIPLOMÉ, 21, rue de Richelieu, PARIS

(Demander Prix et Specimen tissus toile, drap, cuir)

Le Refroidisseur Loyal

204, Rue St. Maur, Paris

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

LES AUTOMOBILES MERCÉDÈS

Détentrices de la Coupe **GORDON-BENNETT**

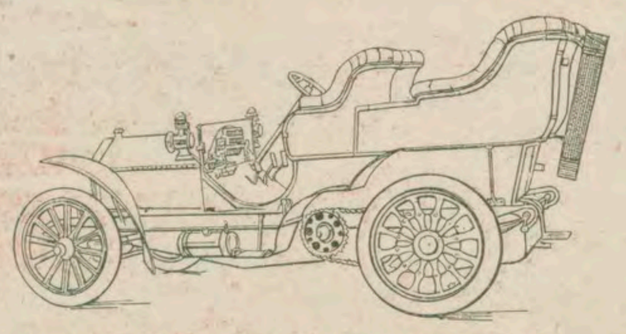
vont faire sensation au prochain SALON DE L'AUTOMOBILE et seront les plus demandées sur le marché automobile en 1904.

20-24 CHEVAUX ◆ 28-32 CHEVAUX ◆ 40 CHEVAUX ◆ 60 CHEVAUX

TRÈS IMPORTANT. — Les commandes pour 1904 étant près d'atteindre le chiffre de production, prière de s'inscrire sans retard.

NOUVEAUTÉS:
Long châssis
Suspension extra-souple
Silence absolu
C'est l'idéal pour le tourisme.

Renseignements à demander à **M. C.-L. CHARLEY**
71, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE
Télégraphe : AMCHARLEY — Téléphone : 549-77



TONNEAU ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie
Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

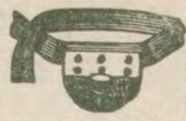
PRENEZ GARDE, MADAME vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de 7[illegible] *dine Bouty*, et votre taille restera ou deviendra svelte.
Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE, 1, rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 7 fr.
Traitement inoffensif et absolument certain.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

AUTOMOBILES ET CYCLES
de toutes marques

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE
Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571[illegible]
— 41 —
Rue St-Ferdinand
(Avenue de la Grande Armée)
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS



SUSPENSOIR MILLER 2 fr.
élastique sans sous-cuisses,
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAS[illegible]
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARI[illegible]
LE GONIDEC 13, Rue Etienne-Marcel, P[illegible]

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe 8 engrenages en[illegible]

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX
239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

ÉCLAIREURS BLERIOT
16 Rue Duret
PARIS

La Cote Libre

Grand Journal Financier quotidien (8 pages)

Contient in-extenso :
1° *La Cote officielle des Agents de Change* **Au Comptant et à Terme ;**
2° *La Cote officielle de la Coulisse à Terme et du Marché en Banque au Comptant ;*
3° *La Cote des Charbonnages aux Bourses de Bruxelles, de Lille et de Lyon.*
4° *Dans 4 grandes pages de texte tous les jours, il donne :*

Les dépêches et les dernières nouvelles ; un compte rendu très détaillé de chaque séance de Bourse ; les convocations d'actionnaires ; les comptes rendus d'assemblées ; les annonces de coupons ; les Recettes des Chemins de fer et les tirages de toutes les Valeurs à lots.

Sur demande, un service d'essai est fait gratuitement pendant **Dix jours.**

29, Chaussée d'Antin, PARIS

• PNEU •

CONTINENTAL

GAGNANT LA COUPE GORDON-BENNETT

18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO magnifiquement réédifié, assure aux étrangers les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
Opérette, Comédies, Grand Opéra français et italien

CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.

PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.

TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.

GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

Motocyclette pour Dames et Vieillards.

Le chauffage et l'éclairage des trains

A la Compagnie de l'Ouest

Nous apprenons que la Compagnie de l'Ouest a fait monter, pendant l'été dernier, sur une partie de son matériel à voyageurs, des appareils de chauffage au moyen de la vapeur de la locomotive et déjà employés avec succès par la Compagnie de l'Est.

Dès à présent, tous les trains de la ligne d'Auteuil et la moitié environ des trains de la banlieue de l'Ouest sont ainsi chauffés dans des conditions de régularité et d'adaptation aux variations de la température extérieure.

La Compagnie compte étendre progressivement ce système à tous les trains de voyageurs.

A côté de cette amélioration, il en est une autre que poursuit également la Compagnie de l'Ouest, c'est l'application à ses voitures à voyageurs de l'éclairage à l'incandescence par le gaz dont le pouvoir éclairant est trois fois plus élevé que celui du gaz riche. Les essais de cet éclairage qui ont duré plusieurs mois sur la ligne d'Auteuil et sur quelques-unes des lignes de la banlieue ont donné d'heureux résultats. Le nouveau mode d'éclairage permet, en effet, aux voyageurs de lire facilement à toutes les places du compartiment et, sous les tunnels, de passer, sans impression pour la vue, de la clarté du jour à la lumière du wagon.

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MEDITERRANEE

Voyages Circulaires en Italie

Il est délivré, toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares desservies sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le *Livret-Guide-Horaire* P.-L.-M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : itinéraire 81-A3 Paris, Dijon, Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : **60** jours.

PRIX : 1re classe **253** fr. **50** ; 2e classe **183** fr. **20**.

TRAIN DE LUXE ENTRE LONDRES, PARIS & LA COTE D'AZUR

Londres-Nice en 24 heures.— Paris-Nice en 15 heures.

Ce train a circulé 4 fois par semaine jusqu'au 31 janvier 1904, les lundis, mardis, jeudis et samedis au départ de Calais et de Paris, — les mardis, jeudis, vendredis, dimanches au départ de Vintimille.

Il est quotidien depuis le 6 janvier.

Le nombre des places est limité.

Composé exclusivement de wagons-lits et d'un wagon-restaurant. — Retenir ses places aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits.

ALLER
Départ de Londres ..... 9 h. » matin.
— Paris-Nord... 4 h. 51 soir.
— Paris P.-L.-M 6 h. » soir.
Arrivée à Cannes ..... 8 h. 22 matin.
— Nice ..... 8 h. 53 matin.
— Menton ..... 9 h. 56 matin.

RETOUR
Départ de Menton ..... 3 h. 15 soir.
— Nice ..... 4 h. 15 soir.
— Cannes ..... 4 h. 46 soir.
Arrivée à Paris P.-L-M. 7 h. 41 matin.
— Paris-Nord.., 8 h. 59 matin.
— Londres..... 4 h. 55 soir.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

PUBLICATIONS

Éditées par les soins de la Compagnie d'Orléans et mises en vente dans ses gares.

Le **Livret-Guide** illustré de la Compagnie d'Orléans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est mis en vente, au prix de **30** centimes.

1° à Paris : dans les Bureaux de quartier et dans les gares d'Austerlitz, Pont Saint-Michel, Quai d'Orsay, Luxembourg, Port-Royal et Denfert ;

2° en Province : dans les gares et principales stations.

Les publications ci-après, éditées par les soins de la Compagnie d'Orléans, sont mises en vente dans toutes les bibliothèques des gares de son réseau au prix de **25** centimes :

LE CANTAL, LE BERRY (*au pays de George Sand*), **DE LA LOIRE AUX PYRÉNÉES. LA BRETAGNE, L'AUDE, LA TOURAINE, LES GORGES DU TARN, POITOU-ANGOUMOIS.**

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay une Exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

HIVER 1903-1904
Stations Hivernales et Thermales
des **PYRÉNÉES** *et du* **GOLFE** *de* **GASCOGNE**

Arcachon - Dax - Pau - Biarritz

St-Jean-de-Luz, Salies-de-Béarn, etc.

BILLETS A PRIX RÉDUITS
d'Excursions, Individuels et de Famille

On délivre des Billets à Paris, aux gares d'Orléans (quai d'Orsay et Austerlitz) et aux bureaux-succursales de la Compagnie.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS à LONDRES

Via Rouen, Dieppe et Newhaven

par la Gare Saint-Lazare

SERVICES RAPIDES de JOUR et de NUIT
tous les jours (Dimanches et Fêtes compris)
et toute l'année

Trajet de jour en 8 h. 1/2 (1re et 2e cl. seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours		Billets d'aller et retour valables pendant 1 mois	
1re classe.	43 25	1re classe	72 75
2e —	32 »	2e —	52 75
3e —	23 25	3e —	41 50

MM. les Voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven auront à payer une surtaxe de 5 fr. par billet simple et de 10 fr. par billet d'aller et retour en 1re classe ; de 3 fr. par billet simple et de 6 fr. par billet d'aller et retour en 2e classe.

Départs de Paris Saint-Lazare. .		10 h. 20 mat.	9 h. s.
Arrivées à Londres	London-Bridge. .	7 h. soir.	7 h. 40 m.
	Victoria	7 h. soir.	7 h. 50 m.
Départs de Londres	London-Bridge . .	10 h. matin.	9 h. s.
	Victoria.	10 h. matin.	8 h. 50 s.
Arrivées à Paris Saint-Lazare. .		6 h. 40 soir.	7 h. 15 m.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1re classe et de 2e classe à couloir avec W.-C. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette. La voiture de 1re classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr par place). Les couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares de Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. par couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER DU NORD

PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens. Voie la plus rapide. — Services officiels de la Poste.

(*Via Calais*)

La gare de Paris-Nord, située au centre des affaires, est le point de départ de tous les Grands Express Européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Egypte, les Indes et l'Australie.

SERVICES RAPIDES

Entre Paris, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, la Russie, le Danemark, la Suède et la Norvège.

Express dans chaque sens :

5	entre Paris et Bruxelles.....	Trajet en	4 h. 30
3	— Paris et Amsterdam..	—	9 h.
5	— Paris et Cologne.....	—	8 h.
4	— Paris et Francfort....	—	12 h.
4	— Paris et Berlin.....	—	18 h.
	Par le Nord-Express	—	16 h.
2	— Paris et St-Pétersbourg	—	51 h.
	Par le Nord-Express, bi-hebdomadaire...	—	46 h.
1	— Paris et Moscou.....	—	62 h.
2	— Paris et Copenhague.	—	28 h.
2	— Paris et Stockholm...	—	43 h.
2	— Paris et Chistiania...	—	49 h.

Lire MUSICA

E. MEZIDON
146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS
La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants*. — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.
SOYONS PRUDENTS
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPEDITIONS *sans marque extérieure*
CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT.**
Se méfier des Produits artificiels.— SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs.

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

AUTOUR DES SPORTS

M. HENRI LACHAMBRE

Nous avons appris avec douleur, la semaine dernière, la mort de M. Henri Lachambre, l'ingénieur-constructeur aéronaute bien connu. M. Henri Lachambre n'était âgé que de 58 ans. Il fonda en 1875 les établissements aérostatiques de Vaugirard qu'il dirigeait depuis cette époque avec tant de compétence, et d'où sortirent de nombreuses constructions : le ballon d'Andrée, dont il dirigea le premier gonflement, au Spitzberg, en 1893; les dirigeables de Santos-Dumont, de Severo, du baron de Bradsky, des matériels militaires pour les gouvernements russe, japonais et espagnol, etc.

M. Henri Lachambre

M. Henri Lachambre était membre fondateur de l'Aéro-Club de France et faisait partie de son comité; il était membre de différentes autres sociétés aéronautiques.

Son abord était des plus sympathiques; tous ceux qui l'ont approché conserveront toujours de lui le meilleur souvenir, aussi ne laisse-t-il après lui que des regrets parmi ses amis.

La *Vie au Grand Air* adresse à Mme Lahambre, sa veuve, et à sa famille l'expression de sa douloureuse sympathie.

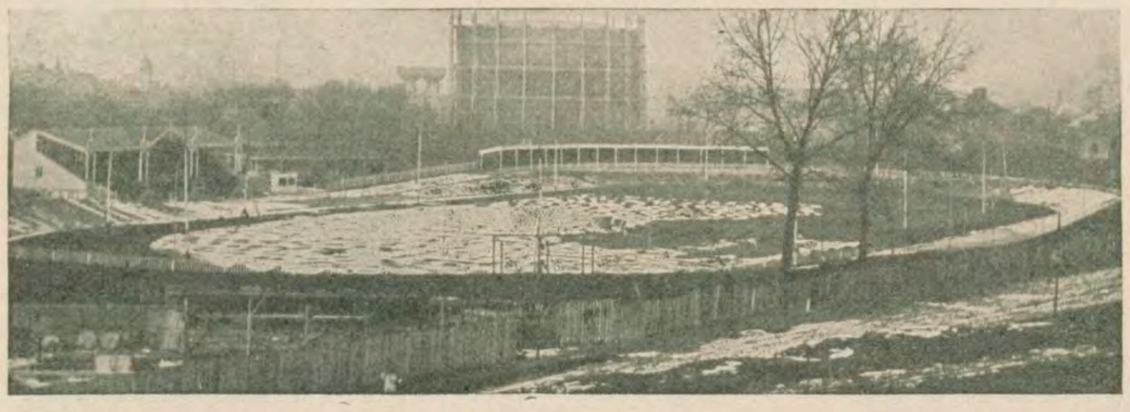
NOTRE HORS-TEXTE

SEGERS. — Depuis plus d'une année le record de l'heure à la course à pied était détenu par Henri Prévot, avec la distance déjà coquette de 17 kilom. 597 m. C'est ce dernier record qui paraissait presque imbattable que Segers, dont nous publions aujourd'hui la photographie en hors-texte, s'est approprié récemment après avoir couvert 17 kilom. 651 m. dans l'heure. Ce record a d'ailleurs été battu depuis par Prévot avec 17 kilom. 703 m. Grand, bien découplé, Segers est un magnifique athlète, à l'allure souple et régulière. Plusieurs fois vainqueur des pédestrians les plus réputés, ses victoires successives font bien augurer de ses performances futures. Nul doute qu'il ne se livre sous peu à une nouvelle tentative en vue de ravir à Prévot ce record qui ne fut sa propriété que quelques jours. Energique et courageux, Segers a toutes les chances de réussir. Nous le lui souhaitons du moins.

LE VÉLODROME D'ANVERS

Il était fort question, ces temps derniers, de livrer à la pioche des démolisseurs le vélodrome d'Anvers, qui, on le sait, est la plus ancienne piste belge, et la plus ancienne des pistes européennes encore debout, avec Buffalo. A l'apprise de cette nouvelle, les sportsmen anversois ont immédiatement signé une pétition en vue de faire échouer le projet. Transmise à la Société Immobilière chargée de l'exploitation du terrain occupé par ledit vélodrome, cette pétition n'a pas encore reçu de solution, mais tout fait espérer que satisfaction sera donnée aux sportsmen belges.

Le vélodrome d'Anvers fut construit en 1894. La piste mesure 400 mètres; sa largeur dans la ligne d'arrivée est de 8 mètres et de 7 mètres dans la ligne opposée. Les virages ont une élevation de 2 m. 25. Elle fut inaugurée le 3 mai 1894 et elle vit se disputer les Championnats du Monde organisés à l'occasion de l'Exposition Universelle d'Anvers. Au cas où la démolition de la piste serait décidée, on prête à M. Van-der-Elst, le sympathique directeur du vélodrome, l'intention de faire construire une nouvelle piste en bois de 300 mètres, établie sur les mêmes plans que celle de Buffalo.



Le vélodrome d'Anvers

Mais souhaitons néanmoins que les desiderata des pétitionnaires soient écoutés et que la prolongation du bail de deux ans demandée par eux leur soit accordée.

LES COURSES DU CLUB SPORTIF MAGENTA

Le Club Sportif Magenta a fait disputer, dimanche dernier, au vélodrome du Parc des Princes, différentes épreuves cyclistes qui ont toutes été très intéressantes. Le handicap est revenu à Cauche parti scratchman, qui a gagné dans un fort beau style. La course de vitesse a donné lieu à des arrivées très disputée et c'est Duchemin qui a finalement triomphé de Henckès, Bruckmann et Cauche dans cet ordre. Dans la course des 25 kilomètres sans entraineurs, Salmon a enlevé la première place couvrant la distance en 52 m. 55 s. 2/5.

Les membres du Club Sportif Magenta

Pendant la course de 25 kilomètres, Brinet s'est mis en piste pour établir le record de l'heure à la marche pour la Société et a couvert dans la demi-heure 5 kil. 250, et dans l'heure 10 kil. 750 mètres

LE CHALLENGE AYCAGUER A LYON

Le Challenge Aycaguer, cross-country organisé dimanche dernier par le Lyon Olympique, a obtenu un énorme succès par suite de la participation des clubs suisses et parisiens.

La piste mesurait environ 12 kilomètres; elle avait été tracée par MM. Mazard et Canet. 88 coureurs sur 104 inscrits se sont présentés au départ.

Bouchard, S.A.M., 1er. Belin, 2e. Bouchard, de Dijon, 3e.

Les trois vainqueurs du Challenge Aycaguer.

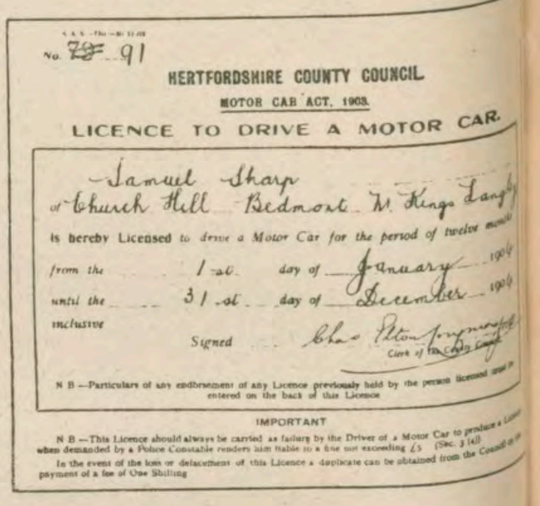
L'équipe du Lyon Olympique, seconde du classement général du Challenge Aycaguer

Bouchard, de la Société Athlétique de Montrouge, a triomphé dans le classement individuel devant Belin et L. Bouchard, de Dijon, et Baille, de Marseille, accomplissant le parcours en 38 m. 20 s.

Dans le classement par équipes, le Sporting Club de Marseille a triomphé de 11 points du Lyon Olympique, qui précède l'Union Sportive Dijonnaise et l'Union Athlétique Suisse. La lutte a été très dure pour les places entre Bouchard, Lachant, Belin.

LE PERMIS DE CONDUIRE DU CHAUFFEUR AVEUGLE

Nous publions ci-dessous le fac-simile du permis de conduire délivré à ce brave aveugle



No. 79 91

HERTFORDSHIRE COUNTY COUNCIL

MOTOR CAR ACT, 1903.

LICENCE TO DRIVE A MOTOR CAR.

Samuel Sharp

of Church Hill Bedmont St Kings Langley

is hereby Licensed to drive a Motor Car for the period of twelve months

from the 1st day of January 1903

until the 31st day of December 1903

inclusive

Signed Chas Thompson

Clerk of the County Council

N B.—Particulars of any endorsement of any Licence previously held by the person licensed must be entered on the back of this Licence

IMPORTANT

N B.—This Licence should always be carried as failure by the Driver of a Motor Car to produce a Licence when demanded by a Police Constable renders him liable to a fine not exceeding £5 (Sec. 3 (4))

In the event of the loss or defacement of this Licence a duplicate can be obtained from the Council on the payment of a fee of One Shilling

Fac-simile du permis de conduire délivré au chauffeur anglais Samuel Sharp

anglais qui a nom Samuel Sharp et dont nous publions la photographie en première page.

LE FOOTBALL A NICE

Dimanche dernier, les équipes premières du Football-Vélo-Club de Nice et du Stade Marseillais se sont rencontrées à Nice. Après

L'équipe du Football-Vélo-Club de Nice

une partie chaudement disputée, la victoire est revenue à l'équipe du Football-Vélo-Club de Nice battant le Stade Marseillais par 5 buts à 3. La victoire de l'équipe niçoise est d'autant plus appréciable que Marseille s'était montré supérieur jusqu'à ce jour à toutes les équipes du littoral et avait battu précédemment l'Olympique de Lyon.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La Température et les Pneus

Nous recevons d'un de nos clients la lettre suivante :

« Voudriez-vous être assez aimables pour me dire « quel est l'effet du froid intense, de la gelée sur « vos pneumatiques.

« J'ai une automobile remisée dans une grange où « il fait 4 à 5° de froid pendant trois mois de l'année. « Ai-je des précautions à prendre? Lesquelles? Est-il « indispensable que je démonte mes pneus pour les « mettre ailleurs? Ce serait alors me priver définitivement de ma voiture pour tout l'hiver. »

Cette question étant d'un intérêt absolument général, nous croyons rendre service aux lecteurs de ces articles en insérant la réponse que nous y avons faite :

« En réponse à votre honorée, nous avons l'avantage de vous faire connaître qu'il n'y a aucune « précaution spéciale à prendre contre le froid, le « caoutchouc restant absolument indifférent à des « températures telles que celles que vous nous « signalez.

« Il est bien entendu que nous supposons que « **le local où doit être remisée votre auto « n'est pas particulièrement humide**, car ce « serait au détriment des organes de la voiture, aussi « bien que des toiles des pneumatiques qui ne manqueraient pas de pourrir.

« Nous vous engageons à laisser vos pneus montés, « après avoir calé votre voiture sous les essieux, afin « qu'elle ne repose pas sur le sol et ne fatigue pas « les bandages inutilement. Vérifier de temps à autre « qu'ils sont bien restés gonflés, sans toutefois qu'ils « le soient comme quand vous devez rouler, par « exemple.

« A la remise, la pression à donner aux pneus doit être environ la moitié de la pression normale.

« Nous ne devons pas vous laisser ignorer non plus « que nous recommandons partout à nos clients de « démonter de temps à autre leurs pneus pour en « vérifier les éléments. Il s'agit là, d'ailleurs, d'un « travail peu pénible, si l'on suit exactement nos « méthodes, et il y a le plus gros intérêt a surveiller « les détails pour s'éviter tout ennui.

« Nous vous conseillons tout particulièrement de « bien examiner l'état des jantes, de vous assurer « qu'elles ne sont pas rouillées. Il arrive que si on « laisse ses pneumatiques plusieurs mois sans les « démonter, on en retire les chambres à air en pièces, « à moins qu'elles ne vous lâchent à la première « sortie; éventualité particulièrement desagréable. Il « vaut mieux les démonter de temps à autre à la « remise que d'être obligé de le faire sur la route, et « par n'importe quel temps. »

Nous venons de dire qu'à la remise, la voiture étant alée sous les essieux et ne reposant pas sur le sol, il était préférable, pour ne pas fatiguer inutilement les toiles, de donner seulement aux pneumatiques la moitié de la pression normale.

Cela nous amène naturellement à entretenir de nouveau nos lecteurs de la question si importante du gonflage par rapport à la température extérieure.

Il faut toujours gonfler plus que moins, et nous avons surtout combattu ce préjugé absurde qui prétend que l'augmentation de chaleur provoquée par le roulement pouvait faire éclater un pneumatique.

Voici ce que dit, à ce sujet, le journal anglais *The Autocar* dans son numéro du 28 février 1903 :

« La pression de l'air dans un pneu s'accroît dans « la proportion de $\frac{1}{273}$ de son volume, pour toute « élévation de température de 10 centigrades. Cela est « en conformité avec la loi de Charles.

« En n'importe quelle cas, quelle que soit la pression, « le volume est augmenté de la même proportion, « c'est-à-dire qu'un volume de gaz à 0° devient « $1 \times \frac{1}{273}$ à 1°, et à 10° devient $1 \times \frac{10}{273}$ »,

Des expériences que nous avons faites nous-mêmes, il résulte que pour un pneu gonflé à 7 kilos, la température extérieure étant de 25°, si l'on porte cette température à 75°, soit une augmentation de 50°, la pression intérieure passe de 7 kilos à 8 k. 2827.

$$Po = 7\ (1 \times 0{,}003665 \times 50) = 8{,}2827.$$

Or, dans la pratique, cette augmentation énorme n'est même pas approchée.

Mais le serait-elle, que le pneu n'en éclaterait nullement pour cette augmentation de pression. En effet, nos pneus peuvent résister à une élévation brusque de pression de 40 kilos. Il y a donc une marge suffisante pour qu'on ne conçoive aucune crainte.

Michelin et Cie.

BILLARD

Deux Dates

En cette semaine, deux dates de prime importance ont été arrêtées : celle du match Vignaux-Sutton et celle du tournoi des Jeunes Maîtres.

Les deux champions se rencontreront au Grand-Hôtel, le 29 de ce mois, dans la salle des fêtes.

On sait que leur match a pour objet la possession de l'emblème du Championnat du monde au cadre à deux coups, offert par la maison Brunswick, emblème dont Vignaux est titulaire depuis le tournoi de février dernier.

En plus de la possession de l'emblème et du titre de Champion du monde, le match comporte un enjeu de 2.500 francs de chaque côté, soit 5.000 francs. La partie se fera en 500 points, par conséquent en une seule soirée.

Deux jours après, le 31, commencera le tournoi des Jeunes Maîtres organisé par le *Vélo* et le *Journal*, sous les auspices de la Fédération des Sociétés françaises d'Amateurs de Billard et avec le concours de la Compagnie Brunswick.

Ce tournoi réunit dix joueurs : Capron, Morningstar, Ducasse, Glorieux, Payan, Ortiz, Willic Hoppe, Alvarez, Taylor et Sanchez.

Les premières parties entre ces jeunes maîtres auront lieu dans l'ordre suivant :

1re séance : Sanchez et Alvarez;
2e Morningstar et Capron;
3e Glorieux et Payan;
4e Willic Hoppe et Taylor;
5e Ortiz et Ducasse.

Ces parties seront en 400. Elles auront lieu en 400 points. Il est probable que ces épreuves dureront pendant tout le mois de février.

Count Reddeer.

COMMENT DEVENIR FORT

Par J. de LERNE, avec préface de Gabriel BONVALOT

1 volume..... 3.50

En vente à notre Salle d'Exposition,
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée)

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

21 Janvier 1904. — N° 280
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

UNE PLAISANTERIE ANGLAISE. — LE CHAUFFEUR AVEUGLE ET LE PERMIS DE CONDUIRE

Il n'y a pas qu'en France, semble-t-il, que l'on puisse épiloguer sur les chinoiseries de l'administration. Les "bureaux" de nos voisins d'outre-Manche paraissent être encore plus féroces que les nôtres, lorsqu'il s'agit de la réglementation des automobiles ou de la délivrance des permis de conduire. Pour démontrer l'inanité de ces permis et pour jouer un bon tour à l'administration, notre confrère anglais, le Motoring Illustrated, *fit demander au Conseil du Comté d'Hertfordshire, qui le délivra d'ailleurs, un permis de conduire en faveur d'un sieur Samuel Sharp..... aveugle depuis plusieurs années. Nanti du parchemin administratif, notre brave chauffeur pilote tous les jours son auto, et c'est au cours d'une de ses excursions que nous avons eu la bonne fortune de prendre la photographie que nous reproduisons ci-dessus. Afin que nul ne l'ignore, Samuel Sharp porte sur son chapeau la mention de son infirmité "blind" qui en anglais signifie "aveugle". A quand le permis de conduire délivré au cul-de-jatte ou au manchot? Nous le verrons certainement.*

ENTRE NOUS

Les Coupes de la "Vie au Grand Air"

Notre Championnat militaire de Cross-Country

L'annonce de notre second Championnat militaire de Cross Country a créé une véritable émulation dans les milieux sportifs des différents régiments. Les nombreuses lettres émanant de généraux et chefs de corps qui nous parviennent chaque jour pour nous féliciter de notre initiative en faveur du développement des sports dans l'armée sont le plus sûr garant du succès de notre épreuve. Des courses d'entrainement sont déjà organisées de toutes parts, et nul doute que les épreuves régionales qui se courront le 20 mars prochain ne mettent aux prises des concurrents en excellente forme et ne donnent lieu à des rencontres chaudement disputées.

Il nous a été demandé si, cette année, notre Championnat était exclusivement réservé aux hommes de troupe. Pensant que, dans la pratique des sports, tout comme dans les exercices militaires, l'officier doit le premier donner l'exemple, nous avons décidé d'accepter la participation des officiers à notre Cross. Qu'il nous suffise d'ailleurs de rappeler que l'épreuve de l'année dernière faillit être gagnée par un lieutenant et que ce n'est que de quelques mètres que le soldat l'emporta sur son supérieur.

Nous publions ci-dessous le règlement de cette épreuve.

1° Le Championnat militaire de Cross-Country (course à travers la campagne) sera d'abord disputé par régions, le 20 mars 1904. Chaque régiment ou bataillon formant corps se fera représenter par dix coureurs au maximum, dont les six premiers seuls à l'arrivée compteront pour le classement.

2° Les épreuves régionales seront disputées dans les garnisons suivantes :

Lille. Régiments du 1er corps d'armée.

Amiens. Régiments de la 11e région de corps d'armée.

Paris. Régiments du gouvernement militaire et des IIIe, IVe et Ve régions de corps d'armée. En raison du grand nombre de régiments classés dans cette section, deux ou plusieurs concurrents pourront être classés pour la finale.

Rennes. Régiments de l'armée coloniale en garnison à Cherbourg et à Brest, régiments du Xe corps d'armée, et ceux du XIe au nord de la Loire.

Poitiers. Régiments de la XIe région de corps d'armée au sud de la Loire et régiments du IXe corps.

Nevers. Régiments de la VIIIe région à l'ouest de l'Yonne.

Verdun. Régiments et bataillons formant corps du VIe corps d'armée.

Toul. Régiments et bataillons formant corps du XXe corps d'armée, à l'exception du 146e de ligne, tenant du challenge, et qualifié d'office.

Besançon. Régiments et bataillons formant corps du VIIe corps d'armée et de la VIIIe région à l'est de l'Yonne.

Grenoble. Régiments et bataillons formant corps de la XIVe région.

Limoges. Régiments de la XIIe région.

Bordeaux. Infanterie coloniale de Rochefort, régiments du XVIIIe corps d'armée.

Toulouse. Régiments des XVIe et XVIIe corps.

Marseille. Infanterie coloniale du port de Toulon, régiments et bataillons formant corps du XVe corps d'armée.

Alger. Régiments et bataillons formant corps du XIXe corps d'armée et de la division d'occupation de Tunisie.

La répartition ci-dessus semble favoriser certaines régions, mais, comme il nous est impossible d'allouer des frais de déplacements aux concurrents, nous nous sommes efforcés de ne les astreindre qu'à un déplacement relativement court, par suite peu onéreux.

3° Les engagements, *gratuits*, seront adressés à M. Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, à Paris, qui les adressera aux comités sportifs militaires chargés d'organiser et de faire disputer les épreuves régionales. Les engagements devront nous être transmis soit par les chefs de corps, soit par l'officier chargé des exercices physiques ou commandant le groupe sportif de la région.

4° Le parcours des épreuves régionales et de l'épreuve finale sera de 16 kilomètres; il pourra être reconnu à l'avance par les coureurs des régiments.

5° L'épreuve finale réunira, le 24 avril, à Paris, les vainqueurs des épreuves régionales. Son vainqueur aura la garde pour un an du challenge, le superbe bronze d'art offert par notre directeur Pierre Lafitte, actuellement détenu par le 146e de ligne et qui sera placé dans sa salle d'honneur. En outre, des prix individuels seront attribués aux premiers classés dans la finale.

Dans la cour de sa propriété de Corbeil, M. Waldeck-Rousseau se prépare à monter en automobile.

Les sports et la politique

M. Waldeck-Rousseau

Au moment où les inquiétudes que l'état de santé de M. Waldeck-Rousseau avait inspirées à son entourage — et que tous en France, sans distinction d'opinions, partageaient, — se dissipent heureusement, il nous a semblé intéressant de montrer l'ancien président du Conseil, florissant de santé et d'énergie, fervent pratiquant des sports terrestres et maritimes. Espérons que bientôt, complètement rétabli, il continuera de donner aux jeunes gens l'exemple salutaire de la vigueur morale soutenue par l'endurance physique.

◓ ◓ ◓

Un soir que M. Waldeck-Rousseau dinait sans apparat chez des amis, et que chacun causait librement, sans la crainte des oreilles indiscrètes, l'un des convives, une princesse étrangère, grande admiratrice de l'éminent homme d'Etat, lui posa à peu près cette question :

— Monsieur le président, vous cultivez-vous ?

— Qu'entendez-vous, princesse, par ces mots, « me cultiver » ?

— J'entends ceci : parcourez-vous des romans, des revues, des journaux; suivez-vous le mouvement artistique, littéraire et social ; lisez-vous,

Au Bois de Boulogne, devant la grille de Bagatelle, le président du Conseil est descendu pour "en griller une".

Le canot du *René* allant pêcher aux iles Chausey. M. Waldeck-Rousseau est à la barre.

Sur le pont du *René*. Le "ciré" et le "suroit" sont de rigueur.

par exemple, la *Revue des Revues*, ou bien la *Revue des Deux Mondes*?

— Princesse, répondit le président avec son imperceptible et énigmatique sourire, je lis la *Vie au Grand Air*...

Eh bien, puisque M. Waldeck-Rousseau nous fait l'honneur de feuilleter, tous les huit jours, notre organe, il sera, certes, le premier étonné d'y trouver aujourd'hui décrits les moindres détails de son existence sportive, et reproduits par l'illustration les menus faits de sa vie quotidienne, comme les tours de force qu'il a réalisés! Car cet article, je l'avoue bien volontiers, a été publié sans son assentiment. Inutile, d'ailleurs, de lui demander la permission. Il ne l'aurait pas accordée, et les reporters connaissent par expérience l'indifférence que nourrit l'ancien Premier pour l'interview, pour la publicité sous toutes ses formes. Si donc j'ai pu satisfaire la légitime curiosité de nos lecteurs, c'est à la bonne grâce de Mme Waldeck-Rousseau et de son fils, M. Jacques Liouville, que je le dois.

Tous ceux qui ont approché Mme Waldeck-Rousseau apprécient hautement son élégante distinction, alliée à une aimable condescendance, à une simplicité tout à fait charmante. Pour moi, je ne saurais trop la remercier de m'avoir facilité ma tâche, d'y avoir participé même, puisqu'elle a bien voulu me confier quelques-uns de ses clichés, pris au cours de différentes parties de campagne.

Que M. Gaston Menier, l'ami sincère et le fervent compagnon de M. Waldeck-Rousseau dans ses excursions sur terre et sur mer, veuille aussi accepter ma gratitude pour sa documentation très précieuse.

Pour le beau temps, le président adopte un costume moins embarrassant.

Ce n'est pas ici le lieu de faire, à propos de l'illustre sénateur de la Loire, un cours d'économie politique, à l'instar d'Aristote, et je ne veux nullement discuter les mérites de M. Waldeck-Rousseau, homme d'Etat. L'impartiale histoire se chargera plus tard de ce soin, et fera ressortir l'influence qu'il a exercée sur les événements de son temps. En tout cas, ce que ses plus acharnés adversaires ne peuvent lui contester, c'est son merveilleux talent oratoire, la noblesse de son caractère, la probité de sa vie. Comme tel, il reste une des grandes figures de notre époque, et l'une des plus intéressantes à étudier.

Or, c'est M. Waldeck-Rousseau sportsman que je veux décrire. Sportsman, il l'est, en effet, dans la plus large acception du mot; je dirai plus, il réalise le type accompli de l'homme épris des exercices physiques. Parcourez la série de ces exercices: il n'en existe pas un, auquel ne s'attache

Sur le pont du *René*, par une après-midi d'été.

l'ancien ministre ; il les cultive tous avec un louable éclectisme : l'automobile, le cyclisme, la marche, le tir, la chasse, la pêche, l'escrime, le yachting. Il se montre, de plus, un touriste patient, curieux et hardi, qui sait voir, peindre, décrire, et garde de ses voyages des impressions durables. M. Ballif devrait bien lui conférer la médaille d'or du Touring Club!

Voilà quelques années, M. Waldeck-Rousseau avait une habitude, qu'il n'a pas tout à fait perdue. Quand les soucis du pouvoir ou les audiences du Palais de Justice lui laissaient quelque répit, il enfourchait sa bicyclette, et s'en allait, d'une pédale souple, par les allées ombreuses du Bois de Boulogne. Lorsqu'il avait couvert quelques kilomètres, roulant deci, de-là, au hasard, il s'arrêtait non loin de la Porte de Madrid, grillait l'indispensable cigarette, et regardait opérer les agents cyclistes chargés de chronométrer les chauffeurs en promenade. Abrités par un bouquet d'arbres, les braves représentants de M. Lépine surgissaient dès qu'une auto apparaissait à un tournant, sortaient leur montre, et dressaient procès-verbal pour quelque excès de vitesse imaginaire.

Le président — un peu sévère — s'approchait du chef de l'escouade :

— Allons, brigadier, pas trop de zèle.

Et M. Waldeck-Rousseau disparaissait sur sa machine. Mais revenu place Beauvau, il donnait des ordres pour que les automobilistes ne fussent point corvéables à merci.

D'ailleurs, sous son ministère, ces messieurs de la Sûreté Générale devinrent de plus en plus tolérants, et la guerre aux chauffeurs fut marquée de nombreux armistices. Sous l'inspiration du président du Conseil, le garde des sceaux, M. Monis, adressa même une circulaire aux juges de simple police, pour leur enjoindre d'appliquer le plus souvent possible aux automobilistes contrevenants la peine de l'amende et non celle de la prison, dont les Beckers de l'époque abusaient véritablement.

Le Président à la chasse.

Interrogez, d'autre part, les dirigeants de l'Automobile-Club. Ils vous diront qu'en leurs différentes démarches officielles, place Beauvau, ils trouvèrent toujours auprès de M. Waldeck-Rousseau un accueil bienveillant. Ne prêchaient-ils pas un converti, puisque, de nos hommes politiques, l'éminent sénateur fut l'un des premiers initiés aux joies de la locomotion nouvelle? Il y entrevit une source de bénéfices pour l'industrie française et il la favorisa de tout son pouvoir.

L'une de nos gravures nous montre M. Waldeck-Rousseau joyeux chasseur et nemrod content de lui-même. Son ami, le comte Clary, avec lequel il a souvent tiré et chassé, assure que c'est un excellent fusil, au coup d'œil sûr et rapide.

En escrime, l'ancien président rendrait des points à pas mal de tireurs. Dans son hôtel de la rue de l'Université, il a installé une salle très confortable où chaque jour, pendant vingt minutes, il fait assaut avec son beau-fils, M. Jacques Liouville, si sympathiquement connu dans les milieux sportifs.

Mais les deux sports qui tiennent la plus grande place dans la vie de M. Waldeck-Rousseau sont la pêche et le yachting.

Le plus bel exploit de M. Waldeck-Rousseau, pêcheur, fut accompli, l'été de 1902, au cours de la croisière qu'avec M. Gaston Menier il fit, à bord du steam-yacht *Ariane*, sur les côtes de Suède, de Norvège et de Danemark.

L'*Ariane* s'enfonça jusqu'à l'extrémité du fjord de Laerdal-Soren, pour aller pêcher le saumon dans la rivière de Gudvangen, où ce poisson abonde.

Mais le saumon est capricieux ; il faut lui présenter l'appât que sa voracité souhaite et le lui offrir à telle heure de la journée, à tel aspect du ciel, à tel état de l'eau du torrent qu'il remonte.

Après de patients efforts, de nombreux essais infructueux, M. Waldeck-Rousseau, qui s'engagea dans la rivière jusqu'à la ceinture, parvint à ramener, sur le coup de 11 heures du soir, à la lueur d'un splendide soleil de minuit, un saumon monstre du poids de 22 livres.

Cette journée fut marquée d'une pierre blanche par les passagers de l'*Ariane*.

La croisière dura du 9 juin au 1er août 1902. Elle restera, certes, l'une des plus intéressantes qu'ait accomplies M. Waldeck-Rousseau, yachtsman émérite et marin endurci. Il n'en rapporta pas seulement des saumons pesants ; il y peignit aussi de nombreuses études à l'huile sur les fjords mystérieux, les splendides couchers de soleil et les glaciers majestueux du pays d'Ibsen.

Au cours de ce voyage, il fut reçu par le roi de Danemark, à Copenhague, et par l'empereur Guillaume II, sur le *Hohenzollern*, dans la rade de Odde. Le kaiser invita à dîner à son bord tous les passagers de l'*Ariane*. Le repas fut très cordial. L'empereur avait à sa droite Mme Waldeck-Rousseau, à sa gauche le président, et, en face de lui, le prince de Holstein.

Par une attention particulière, le programme des morceaux exécutés par la musique impériale, pendant le dîner, ne comporta que des œuvres de compositeurs français.

Étant ministre de l'Intérieur en 1901, M. Waldeck-Rousseau fit aussi un voyage le long de l'Adriatique, du 19 avril au 7 mai. Il visita successivement Venise, Fiume, Zara, Spalato, Raguse et Cattaro.

L'an dernier, ce sont les îles anglo-normandes qui reçurent sa visite. Il était l'hôte de M. Gaston Menier, à bord du *René*.

Comme on le voit par tous ces détails et par les photographies que nous publions, M. Waldeck-Rousseau est un sportsman des plus fervents. De son propre aveu, il doit à l'usage raisonné des exercices physiques une santé générale satisfaisante.

GEORGES PARAMÉ.

M. Waldeck-Rousseau dans son cabinet et son beau-fils, M. Jacques Liouville.

A la pêche, sur les rives de la Seine.

Un cours de tennis dans la propriété de Corbeil.

UNE PARTIE DE "BALLE"

Dimanche dernier, à la Garenne-Bezons, on a disputé une des rares parties de "balle" qui se disputent au cours de la saison. Bien que cette partie très intéressante ait été interrompue par la malencontreuse intervention de gendarmes trop zélés et bien que la place nous manque pour donner ici en entier la théorie de ce beau jeu athlétique, nous sommes sûr d'intéresser nos lecteurs en publiant ici quelques instantanés de la partie de dimanche.

◓ ◓ ◓

Ce fut en passant par Namur, lors du Circuit cycliste des Ardennes, que je fus initié pour la première fois au mystère du jeu de balle au tamis. Sur la grande place, face à la cathédrale, par un dimanche de brume, une bonne partie de la ville était rassemblée autour d'un enclos de cordes. Au milieu, les manches de la chemise de flanelle relevées jusqu'au coude, le cou libre, la veste ôtée, le pantalon serré au bas de la jambe, une dizaine d'hommes, de jeunes hommes, se démenaient, et tout l'intérêt du jeu semblait centralisé sur un petit instrument rond, où de temps en temps un équipier venait laisser tomber une petite, toute petite balle, qui rebondissait et qu'il envoyait à toute volée vers le camp ennemi, de sa main protégée par un gros gant. Puis c'étaient, de la part du camp opposé, des reprises en volée, ou au premier bond, des tentatives d'arrêt, sans succès, ou au contraire des retours de balle effrayants de puissance.

(Clichés Branger et Cie.)

Une partie de balle au tamis à la Garenne-Bezons.

La balle au tamis est un sport très pratiqué depuis longtemps en Belgique et qui commence seulement à être pratiqué en France. Les quelques photographies que nous reproduisons ici donneront à nos lecteurs une idée de l'athlétisme de ce jeu nouveau.

Dans la provinciale Namur, aux maisons trop uniformément grises et rouges, j'aurais pu me croire transporté un moment au fronton de St-James, ou même à l'élégante île de Puteaux, si les originaires du pays belge n'avaient eu l'allure et l'accent si curieusement suggestifs des pays du Nord.

La balle au tamis est très répandue en Belgique, où elle prit naissance, dit-on. Elle se joue à 10 joueurs, divisés en deux équipes, et tient de la pelote basque, du tennis et de la longue paume. Je ne puis donner ici toutes les règles du jeu ; ce qui en est le plus caractéristique, c'est la forme même du terrain sur lequel il se joue.

Imaginez, juxtaposés par le milieu, un rectangle très allongé et un trapèze dont la petite base égale par conséquent aux petits côtés du rectangle s'évase longuement vers la grande base, et vous aurez une idée du terrain où se joue la balle au tamis. Il y s'agit d'envoyer la balle d'un camp dans l'autre suivant certaines règles particulières. Mais comment dire ici le nombre de fautes qui peuvent être commises, le nombre de points qui peuvent être marqués parce que la balle n'a pas traversé, ou a traversé la ligne des "outres", croisé les lignes de "chasse", franchi les lignes des "fausses" ou celles des "courtes" ?

Le jeu dans l'ensemble est excessivement animé, et prête à une foule de combinaisons très intéressantes. Les poses des joueurs sont d'un athlétisme plus pur que celles des pelotaris ou des tennisers, puisqu'ils n'ont pas la main encombrée d'une chistera ou d'une raquette, mais simplement d'un petit jouet qui ne leur impose pas de se servir souvent des deux mains ensemble, pour donner le coup.

JACQUES FOURVIÈRES.

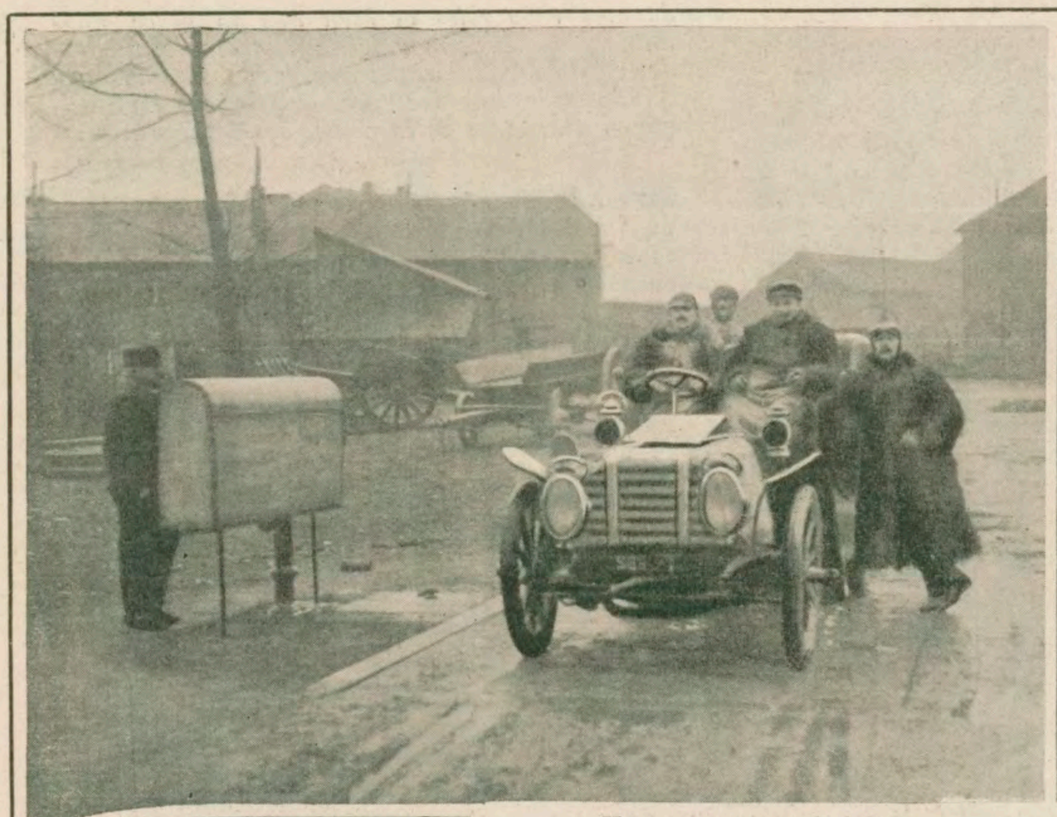
Le Hockey ✣ Le Match des deux Racing

(Cliché J. Beau.)

Les Roubaisiens menacent sérieusement le Racing Club de France.

Dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, un match de hockey a mis aux prises le Racing Club de France avec le Racing Club de Roubaix. Après une partie très animée de part et d'autre, le Racing Club de France a triomphé de l'équipe adverse par 6 buts à rien.

Les Courses d'Automobiles. Routes futures. Le Circuit de l'Argonne



Un pesage avant la lettre.
Gabriel, à côté de lui M. G. Corneau, directeur du Petit Ardennais.

A Donchery.
Un pan de mur dangereux à surveiller.

Où se courront les éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett? Telle est actuellement la question la plus agitée dans les milieux automobiles. Divers itinéraires ont été soumis à la Commission sportive de l'Automobile-Club de France. Au premier plan se trouvent en France les Circuits de l'Argonne ou des Ardennes françaises. Car il y a en effet plusieurs projets en vue. Voici l'examen du premier l'ancien Circuit de la Chambre Syndicale qui se développe dans le département des Ardennes, autour de Sedan, Flize, Le Chesne. Nous publions ci-dessous, en même temps qu'une étude de la route, les points les plus intéressants de cet itinéraire que notre collaborateur Georges Prade vient d'explorer en compagnie de MM. de Saint-Chaffray et Rigolly, un des futurs concurrents des éliminatoires.

◓ ◓ ◓

Il n'est pas un de nos lecteurs qui n'ait connu les principales routes d'Europe sur lesquelles l'automobile a, comme sur des champs de bataille, remporté vis-à-vis de l'esprit public ses plus belles et ses plus durables victoires.

Malheureusement, la course d'automobiles a failli périr victime de son succès même et de son progrès.

Au fur et à mesure qu'augmentait la vitesse, augmentait également la difficulté de trouver des routes qui puissent se prêter à ces tours de force de plus en plus périlleux.

Je me souviens que jadis il était d'usage presque classique de citer Paris-Bordeaux comme la route par excellence, celle sur laquelle on pouvait faire sans danger toutes les vitesses. Et en m'en allant à Madrid, cette année, j'eus, sur une voiture assez rapide, et qui dépassait le 100 à l'heure, la sensation fort nette qu'au contraire, la route était devenue fort mauvaise à tous les points de vue. Etudions en quelques lignes les principaux éléments de reproche qu'on lui pourrait faire et nous arriverons ainsi à nous rendre compte des qualités toutes nouvelles qu'on doit exiger d'une route pour courses d'automobiles, aujourd'hui.

Le virage de Tannay.
La plus grande prudence est recommandée.

La route entre Chéhéry et Chemery.
Cette photographie donne un aspect très exact de ce qu'est la route du Circuit. Beaucoup de lacets, très peu de lignes droites.

Cette route de Bordeaux, qui était splendide jadis, est aujourd'hui trop longue. Il est matériellement impossible de surveiller 550 kilomètres de route, ou tout au moins c'est cinq fois plus difficile et cinq fois plus coûteux. Une route de courses d'automobiles doit donc être assez courte pour qu'on puisse y exercer une facile et stricte surveillance, et simplement assez longue pour que les concurrents puissent ne pas s'y passer avec trop de fréquence.

Il faut, en outre, qu'ils puissent s'y passer, et pour cela il est absolument nécessaire d'avoir une route qui soit toujours large et qui n'ait pas de poussière, ou du moins peu de poussière. Le sol doit donc en être assez dur et la route ne doit pas être trop en forêt, car par un phénomène caractéristique et bien connu, la poussière d'une voiture ne s'abat rapidement qu'autant que la route est ouverte aux vents, c'est-à-dire dégagée sur ses côtés.

Il est également assez bon, pour ne pas dire d'avantage, que la route soit très déserte. Quelle que soit la police

Le carrefour de Bellevue.
Près de ce carrefour, se trouve le château de Bellevue où fut signée la capitulation de Sedan.

Avant La Besace.
Une ligne droite en rase campagne. C'est la route qui file vers la Meuse.

et quel que soit son zèle, il est très certain que certaines agglomérations humaines comme on en vit dans Paris-Bordeaux au départ de Versailles ne sont pour ainsi dire pas maniables.

Un point qui dérive de celui-ci et qui s'y ajoute, c'est que le pays soit non seulement désert, mais d'accès difficile. Paris-Bordeaux suivait la grande ligne de l'Orléans, et de partout les curieux convergèrent par le train.

Cette absence de voie ferrée qui entraîne la suppression des passages à niveau est également du plus haut intérêt pour la course.

La route proposée pour le Circuit de l'Argonne a-t-elle toutes ces qualités ?

Elle en a certainement une bonne partie. Elle a le désert. Il est impossible de rêver mieux à ce point de vue. Quelques rares villages, pas de chemins de fer, pas de neutralisations, un sol dur et résistant comme le roc, c'est en apparence l'autodrome rêvé.

Mais la route en question est assez étroite en général, et, sur une certaine partie, de La Besace à Bar, elle a juste quatre mètres de large. Vous entendez bien, quatre mètres. C'est dire qu'en cet endroit la route se prête à tout ce que l'on veut, comme incident de course.

Il est matériellement impossible de s'y dépasser au-dessus d'une certaine allure et il n'est certainement pas exagéré de dire que cette allure ne peut guère excéder 80 kilomètres à l'heure.

La route a de nombreux virages, mais ce n'est pas contre eux qu'il faut s'élever.

Un lacet impressionnant.
Une descente avant les Grandes-Armoises.

Les lacets de Stonne.
C'est le côté de la montée, mais la descente est plus dure. (Clichés P. Doyé).

Celle du Taunus où doit se disputer l'épreuve suprême, la Coupe, en a certainement autant, quoique peut-être un peu moins imprévus, mais elle a cet avantage énorme d'être large et en tout endroit on peut s'y passer ; en certains endroits même la route est assez large pour qu'on puisse y passer facilement, un concurrent tenant le milieu de la route.

Que la route ait des virages et des côtes, c'est bien ce qu'il faut, et nous serions désolés qu'elle n'en eût point, car ce n'est pas sur une route plate et facile que se remportent les plus belles victoires.

Mais le premier point d'une route de course, pour sa sécurité comme pour sa régularité, c'est la largeur de la voie.

Voilà pourquoi nous ne croyons point qu'on adopte en définitive le circuit que nous reproduisons ci-dessus.

Il est en Ardennes de bien plus belles routes, surtout plus larges et par conséquent régulières.

L'Automobile-Club Ardennais peut et s'offre à nous donner un circuit bien plus beau et bien plus sûr, de Poix à Rethel, de Rethel à Vouziers et de Vouziers à Poix par Le Chesne. Les difficultés naturelles resteront, mais on aura des routes de 10 mètres de large.

Et j'ai la ferme conviction que l'Ardenne étant le pays le plus favorable à l'autorisation d'une course, c'est sur la meilleure partie des Ardennes que nous indiquons plus haut qu'on doit porter l'effort utile d'une demande d'autorisation.

GEORGES PRADE.

LA VIE AU GRAND AIR

Reimers. Petit Breton. Simar. Bruni. Jacquelin. Mayer. Dancart. Jaeck. Jue. Domain. Heller. Bière. Linton. Thuau. Danglard. Devilly. Contenet. Rugère. Gougoltz. Vasserot, juge à l'arrivée. Levasseur. F. Mercier. Dangla. Guignard Piard. R. Coquelle, un des directeurs du Velodrome Buffalo. Durand, directeur du Velodrome d'Hiver.

(Cliché Lagrange au magnésium.)

AU VÉLODROME D'HIVER — UN COIN DU QUARTIER DES COUREURS

Le quartier des coureurs est à la piste ce que les coulisses du théâtre sont à la scène, avec cette différence pourtant qu'au Vélodrome les acteurs s'appellent Jacquelin, Contenet, Dangla, etc. Aux heures d'entrainement, ou les jours de réunion, le quartier des coureurs présente, en effet, un coup d'œil particulièrement pittoresque. C'est, de tous côtés, un grouillement indescriptible où coureurs et entraineurs aux costumes ou maillots les plus divers, autant que bizarres quelquefois, épiloguent sur les victoires ou les défaites de la veille. Le quartier des coureurs est un peu la potinière des habitués de la piste. Le reporter y glane des nouvelles, tandis que le directeur engage tel ou tel coureur pour la réunion à venir. C'est en un mot le « clan » le plus vivant de notre monde des courses, et la photographie que nous reproduisons ci-dessus en est le reflet le plus exact.

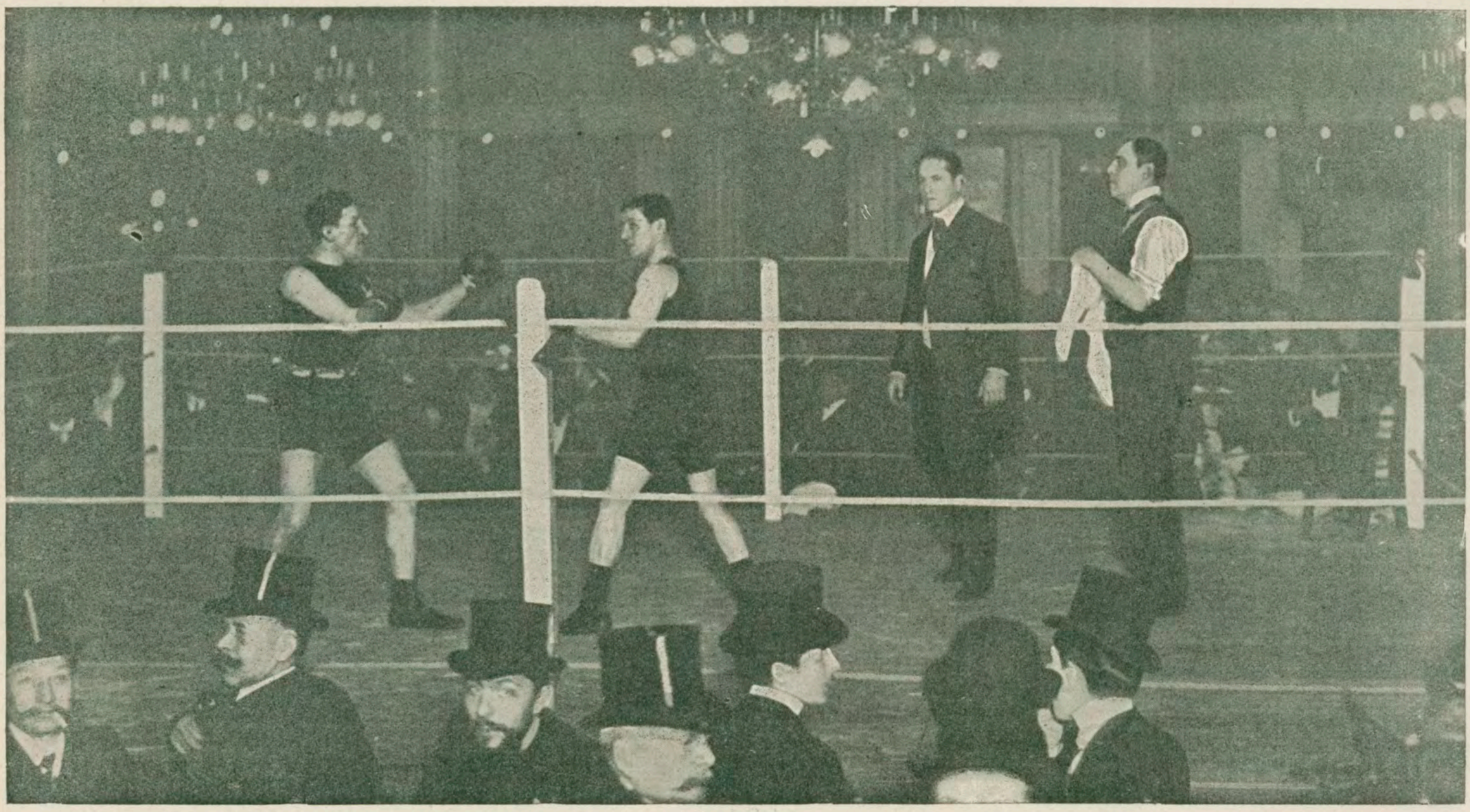
UN CROSS A MONTFERMEIL

Le Metropolitan Club a fait courir, dimanche, dans le bois de Montfermeil, un cross-country dont le parcours était plus accidenté encore que celui de la Société de Montrouge, dont nous parlions la semaine dernière. Les concurrents, au nombre de 72, avaient à traverser de véritables forêts vierges et à franchir des ruisseaux à gué. Le gagnant a été Renard, du Sporting Club International. Le challenge, pour lequel ne comptaient que les coureurs de seconde categorie, est revenu à la Société Athlétique de Montrouge.

Le peloton de tête sous bois.

L'équipe de la Société Athlétique de Montrouge, gagnante du challenge du Métropolitan Club.

Le passage d'un gué.



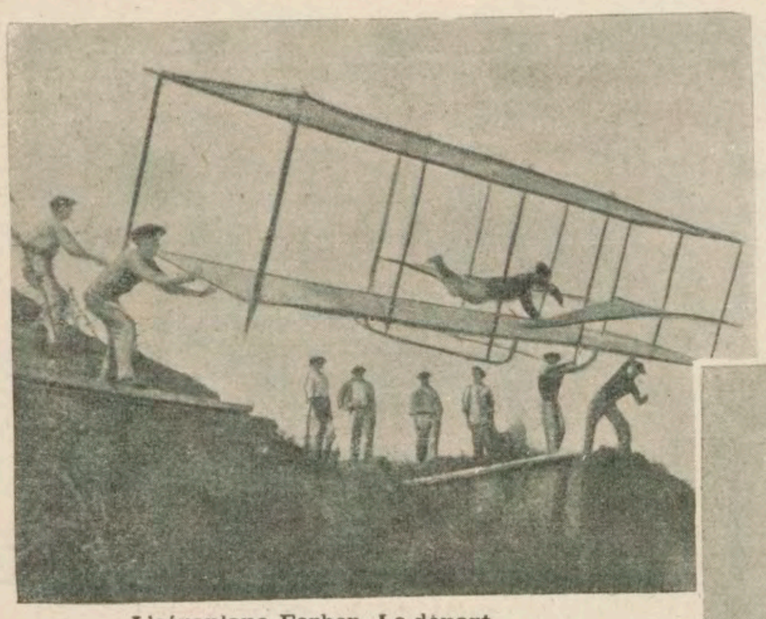
Osborne. Ben Jordan. L'arbitre Mac Pherson.

L'ASSAUT DES " BOXEURS PARISIENS " — OSBORNE ET BEN JORDAN

L'assaut annuel donné par les " Boxeurs Parisiens " n'a pas tenu ce qu'il promettait. Les trois mille spectateurs qui se pressaient à la salle Wagram et qui croyaient, étant données les idées bien connues des organisateurs, assister à une série de rencontres suivies de résultat, ont été déçus. Les belles leçons des championnats de l'an dernier n'ont-elles pas porté leurs fruits ? Si, pour les spectateurs qui n'ont pris qu'un plaisir restreint à ces assauts... de courtoisie. Le match Osborne-Ben Jordan, qui devait être le clou de la soirée, a été une exhibition, disons médiocre, où les deux adversaires ont esquissé une série de coups de poings. La vraie rencontre a été celle entre Legrand et Lerda, qui, eux, ont tiré pour de bon. Le champion amateur a triomphé de Lerda, d'ailleurs souffrant.

UN NOUVEAU SPORT

Le Vol plané



L'aéroplane Ferber. Le départ.

Les expériences d'aviation exécutées depuis quelque temps en Amérique ont secoué la torpeur des aviateurs français. Désormais, l'aéroplane est à l'ordre du jour. Aussi nous avons cru intéressant de faire ici en quelques lignes l'histoire de ce nouveau sport, " le Vol plané ".

✣ ✣ ✣

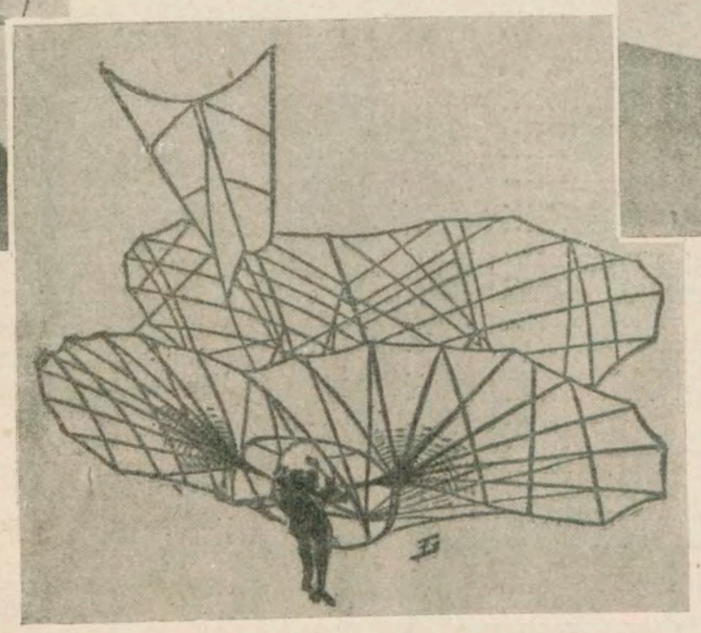
A dire vrai, ce nouveau sport, susceptible de nous mener loin, c'est-à-dire à la locomotion aérienne pratique par l'usage exclusif des appareils plus lourds que l'air, date de 1891. A cette époque, l'ingénieur allemand Otto Lilienthal commençait ses expériences de vol artificiel, de vol plané, et parvenait assez rapidement à couvrir — suspendu à son aéroplane — des distances de 300 mètres. Au cours d'un essai malheureux, le 9 juin 1896, Lilienthal chavirait à une hauteur de 15 mètres, se brisait la colonne vertébrale et expirait après une longue agonie. Mais ses idées ne tardèrent pas à être reprises en Amérique par Herring, puis par O. Chanute, qui, à son tour, formait deux élèves, les frères Wilbur et Orville Wright.

Ceux-ci, tout récemment, munissaient leur aéroplane d'un moteur de 12 chevaux, et voici que, le 17 décembre, Orville Wright franchissait 266 mètres! L'appareil, monté sur roues, avait quitté le sol par ses seuls moyens, après avoir été lancé contre un vent de 10 mètres, sur un plan incliné de faible hauteur. Or, il pèse 338 kil. 61, pour une surface de 47 m. c. 3 et une envergure de 12 m. 19. La durée de l'expérience, renouvelée quatre fois de suite, fut de 59 secondes.

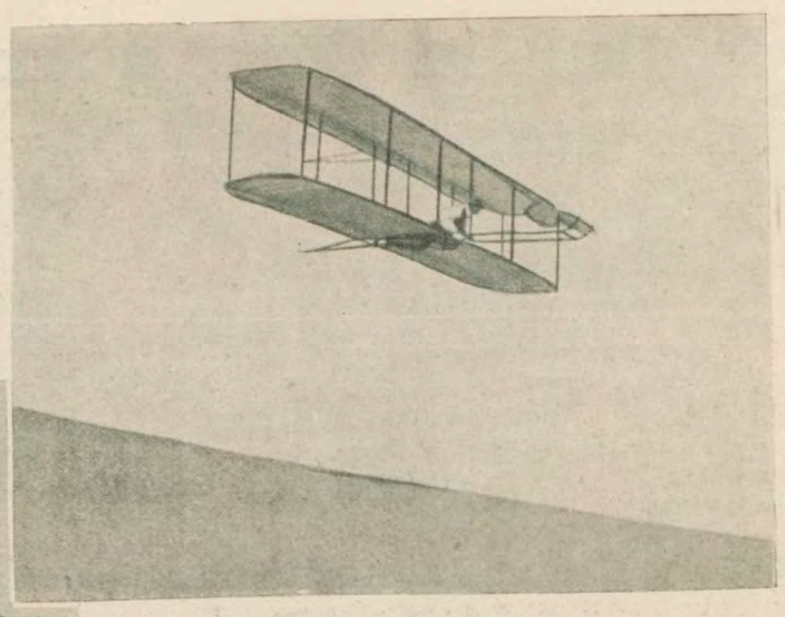
Ce résultat est gros de conséquences, et il est presque inutile d'ajouter que nous imiterons l'oiseau, dès que l'on voudra sérieusement se livrer, en France, à une étude passionnante. Aussi bien, les progrès de la mécanique furent gigantesques, au cours des dernières années, et il n'est plus besoin désormais que de quelques billets de banque, afin de provoquer l'indispensable émulation.

Les frères Wright, lorsqu'ils étudiaient le simple aéroplane sans moteur, se lançaient, à l'exemple de Lilienthal, du sommet d'une colline sablonneuse, à Kitty-Hawk (Caroline du Nord), couchés à plat ventre entre les deux surfaces (plans d'étoffe sur ossature de frêne) de leur appareil. Au sommet de la colline, deux aides, tenant chacun une extrémité de la machine à voler, courent contre le vent. L'aviateur, après avoir couru lui-même, se jette ensuite sur les brancards. Les aides l'abandonnent, la pesanteur sert de force motrice, et la glissade aérienne s'accomplit. Un gouvernail et la torsion convenable des ailes obtiennent la direction. Au pied de la colline, une action vigoureuse du gouvernail d'avant fait remonter un peu la machine en augmentant la résistance et annihilant la vitesse. Et l'aéroplane regagne le sol, après avoir effleuré doucement le sable. C'est charmant.

Il paraît même que les frères Wright ont réussi à faire du « planement sur place ». Lancés par leurs aides contre des vents debout de 11 à 12 mètres, ils purent se surélever de 6 à 7 mètres, et décrire des mouvements oscillatoires de 3 à 5 mètres d'amplitude. Mais ils n'osèrent encore point les caprices des orbes, manœuvre qui doit suivre le planement sur place avec balancement.



Les expériences de vol plané de l'ingénieur Lilienthal.



L'aéroplane Wright (type 1902).

Les essais heureux des Américains provoquèrent une lettre d'un aviateur français, le capitaine Ferber, de la 17e batterie alpine, qui écrivait, l'an passé, à M. Ernest Archdeacon : « Il ne faut pas laisser l'aéroplane s'achever en Amérique ». M. E. Archdeacon répondit en formant, au sein de l'Aéro-Club de France, une sous-commission des expériences d'aviation, en fondant les concours qui portent son nom, et qu'il dota immédiatement lui-même, en guise de première mise de fonds, d'une somme de 3.000 francs.

Les premiers concours d'aéroplanes de France seront disputés l'été prochain à Merlimont, près de Berck-Plage, où se trouvent des dunes de sable fin constituant un parfait aérodrome.

Nous venons, en effet, d'explorer en automobile, avec M. E. Archdeacon, le littoral situé entre la baie de Somme et Boulogne-sur-Mer, et le promoteur des concours, après de consciencieuses recherches, choisissait définitivement, comme champ d'expériences, les dunes dont nous venons de parler.

Donc, grâce à M. E. Archdeacon, nous allons également, en France, nous pénétrer de l'art, infiniment gracieux et troublant, d'imiter les oiseaux. Plusieurs aéroplanes sont en construction.

La sous-commission des expériences d'aviation a tout d'abord élaboré le programme des prochains concours, et défini les records à établir : record de faible pente, de qualité sustentatrice, de légèreté spécifique, record global. Aussi espérons-nous voir s'évanouir bientôt l'entêtement des savants de laboratoire, leurs sourires émanant d'un trop facile et trop regrettable scepticisme.

M. E. Archdeacon et notre collaborateur François Peyrey, au sommet du mont Saint-Frieux, près de Boulogne-sur-Mer.

Les dunes de Merlimont, éventées par le vent d'Ouest — le vent régnant — sont, nous l'avons déjà dit, à proximité de Berck-Plage, ville de ressources. D'autre part, on y accède facilement par une excellente route. Enfin, les communications avec Paris sont des plus simples et des plus rapides, puisque tous les express s'arrêtent à la station de Rang-du-Flier, reliée à Berck par un embranchement.

De nombreux sportsmen se rendront certainement, le plus facilement du monde, à l'excellente cause dont M. Archdeacon est l'apôtre parfait, et tout d'abord, sans doute, les amateurs de toboggan. La glissade sur la neige ne tiendra pas devant les charmes de la glissade aérienne!

François Peyrey.

Sur les dunes de Merlimont, près de Berck-Plage, le futur aérodrome où, l'été prochain, seront exécutés des essais de vol plané.

Sur la Côte d'Azur — Le Grand Prix de Nice

La nouvelle porte d'entrée de l'hippodrome du Var.
Cette nouvelle porte a été inaugurée lors des récentes journées des courses de Nice ; en même temps la municipalité niçoise inaugurait la prolongation de la Promenade des Anglais jusqu'à l'hippodrome.

Temps splendide, invasion de chevaux, invasion de public, succès énorme à tous les points de vue, tel est le bilan du meeting niçois. Ce fut une vraie première, car la Société des courses de Nice a inauguré une nouvelle gare de chemins de fer installée au pont même du Var, une nouvelle entrée spacieuse et de belle allure conduisant au centre des tribunes et, ce qui vaut mieux encore, la prolongation de la Promenade des Anglais, qui se continue maintenant sans interruption jusqu'au champ de courses, et le défilé des voitures venues de Nice fut merveilleux. Le meeting niçois de 1904 marquera certainement comme un des plus glorieux.

◆ ◆ ◆

Jamais on ne vit tant de pur sangs le matin, aux environs de l'hippodrome du Var, et ce fut pendant quelques jours une vraie chasse aux boxes ; près de 150 chevaux — c'est un record qui n'a jamais été atteint dans le Midi — sont venus de tous nos centres d'entraînement parisiens et de Marseille pour disputer les épreuves des programmes très bien combinés des trois journées.

Le ciel, du reste, semble d'accord avec la Société des courses de Nice, et pour le Grand Prix le soleil brilla toute la journée, et la température était aussi douce qu'au mois de mai.

La première journée et les épreuves de dimanche ont été noyées dans le Grand Prix, car jamais Grand Prix n'avait réuni un tel nombre de partants ; 25 chevaux — c'est encore un record — se sont alignés sous les ordres du starter, et il a fallu toute l'habileté de M. de Chazelles pour donner un bon départ sur cette piste plus étroite que celle d'Auteuil. Le défilé et les canters ont offert, du reste, le plus joli spectacle de concours hippique que l'on puisse rêver dans un cadre unique avec ces montagnes, ce ciel et cette mer éclairés par un soleil lumineux jetant, au milieu d'une animation extraordinaire, une tonalité de fête et de printemps !

Le défilé des concurrents du Grand Prix de Nice (steeple-chase handicap. — 100.000 fr. — 5.000 m.).
Jamais épreuve de steeple n'avait réuni un aussi grand nombre de partants : vingt-cinq.

Barde (Urbain David), à M. Charron. | *Fer* (H. Holt), à M. J. Stern, arrivé 2e. | *Tigellin* (Chapman), à M. Ch. Liénart, arrivé 1er. | *Promesse* (Bourdale), à M. Lieux. | *St-Paul* (Webb), à M. Tainturier, arrivé 3e. | *St-Saulge* A. Flint), à M. Liénart. | *Mets-toi-là* (R. Ronan), au Cte de Montredon.

Le Prix des Alpes-Maritimes (course de haies handicap — 4.000 fr. — 2.800 m.).
Photographie prise au tournant du chemin de fer, près du paddock. Cette épreuve a été gagnée par Tigellin, un Saint-Damien, à M. Ch. Liénart.

Avant la victoire.

Ch. Carter, entraineur de Killarney, donne ses instructions à ses jockeys : Chapman, qui a monté Killarney, et A. Flint, qui a monté Sautoir.

Avant le Grand Prix.

L'entraineur Ch. Carter sellant la vaillante jument Killarney, par Chalet et Contrebande, à M. Ch. Liénart, arrivée 1re, à deux longueurs de Cymbalier, au comte de Cherisey.

Les dernières instructions.

Le comte de Cherisey, propriétaire de Cymbalier, arrivé 2e, de Forfar, arrivé 5e, et de Bébé, tombé, et son entraineur Lucien Robert font leurs dernières recommandations à leurs jockeys.

Trois écuries parisiennes — des meilleures — les écuries Liénart, de Cherisey et M. Clado avaient mis en ligne chacune trois représentants. La victoire est restée à la reine de nos écuries d'obstacles, à l'écurie Liénart et à la plus vaillante des juments d'obstacles, l'excellente Killarney. La casaque rouge a fini l'année sportive 1903 par de brillantes victoires, elle commence non moins brillamment l'année 1904. La vieille Killarney — dont l'âge n'a point diminué la valeur — en enlevant facilement le troisième Grand Prix de Nice a remporté, dimanche, une des plus belles victoires de sa carrière, inscrivant de plus, ainsi au début de l'année, un succès des plus rémunérateurs tant à l'actif de la casaque rouge que de l'étalon Chalet. Le fils de Beauminet commence son avance sur Saint-Damien et la lutte se poursuivra, sans doute, pendant toute la campagne d'obstacles de cette année.

Peut-être le succès de Killarney a-t-il été facilité par la chute de deux de ses plus sérieux concurrents : Bébé, vainqueur de la jument de M. Liénart dans le Prix La Haye-Jousselin, et Dam, favori parce que portant les couleurs si souvent heureuses en 1903 de M. Marino Clado, parce que de l'entraînement Leigh et parce que monté par cet excellent et parfait jockey qu'est le gentleman anglais M. Hartigan. En tout état de cause, je crois que même sans la chute d'Outlaw, lequel s'est tué net, Dam aurait dû baisser pavillon tant devant Killarney que devant Cymbalier et même devant Bûcheron que l'on trouve toujours à l'arrivée dans les grandes épreuves. Quant à Bébé, c'est une autre affaire, car étant donnée la place de son compagnon d'écurie Cymbalier, second à deux longueurs de Killarney, il me semble qu'il aurait dû sérieusement menacer la fille de Chalet. Les deux autres représentants de l'écurie Leigh n'ont du reste point brillé dans cette épreuve : Atlihuayen n'apas figuré, il avait cependant la monte très fashionable d'Hollobone, et Spa III n'a pu finir que sixième derrière le vieux Umber et le plus vieux encore Forfar, le troisième représentant de l'écurie Cherisey.

La tribune du juge.

La tribune du juge sur l'hippodrome du Var est surmontée d'un belvédère, comme autrefois les tribunes de Saint-Ouen et d'Enghien, dont l'accès est réservé aux propriétaires privilégiés.

La mort d'Outlaw n'est pas la seule que l'on ait eu a déplorer dans cette épreuve. Castellamare s'est cassé la jambe en tombant à la grande rivière et a dû être abattu.

La course a été menée à toute allure par Coral, au comte de Mejorada, mais très sagement Chapman sur Killarney a attendu que le peloton s'égrenât, et ce n'est qu'à l'avant-dernier tournant — fatal aux dérobades, il y en eut trois, elles de Coral, de Mélibee et de Manne — que le jockey de M. Liénart, qui était venu progressivement, s'est détaché, et malgré une vigoureuse attaque de Cymbalier dans la ligne droite, a passé facilement le poteau à deux longueurs du cheval du comte de Cherisey. M. Liénart, qui est habitué depuis longtemps au succès et dont les couleurs très sympathiques ont été victorieusement portées par ses champions dans toutes les grandes épreuves depuis une dizaine d'années, a été très chaudement félicité, et on associa — justement — à l'ovation qui lui fut faite, son très excellent et très sérieux entraîneur Charles Carter.

Et maintenant, que gagnent les vainqueurs ?

Umber, bien que quatrième, n'aura pas perdu sa journée ; il lui revient, en effet, 2.500 francs sur le prix ; le troisième, Bûcheron, a touché 7.500 francs ; le second, Cymbalier, 15.000 francs, et Killarney, 92.400 francs ; soit un total de 117.400 francs de prix pour cette seule épreuve.

Que dire des autres épreuves ? La place me manque dans cette lettre écrite à la hâte dans le Méditerranée-Express, qui nous ramène sous le ciel gris et pluvieux de Paris, — quel changement de décor ! — Tigellin, compagnon d'écurie de Killarney, a enlevé le Prix des Alpes-Maritimes, dans un style tel que sa chance devient très appréciable dans la Grande Course de Haies. Quant aux épreuves à réclamer, elles ont été pour d'obscurs outsiders.

Mais quel succès, ce Grand Prix !

(Clichés Roll-Fresca.) FRANC PICARD.

Le paddock de l'hippodrome du Var.

Jamais le paddock de l'hippodrome du Var ne fut aussi animé que dimanche, et nombre de chevaux n'ont pu trouver place dans les boxes ouverts du fond du paddock.

Aspect général du pesage.

On voit par cette photographie prise quelques minutes avant le Grand Prix combien la foule était compacte, dimanche, au pesage de l'hippodrome du Var.

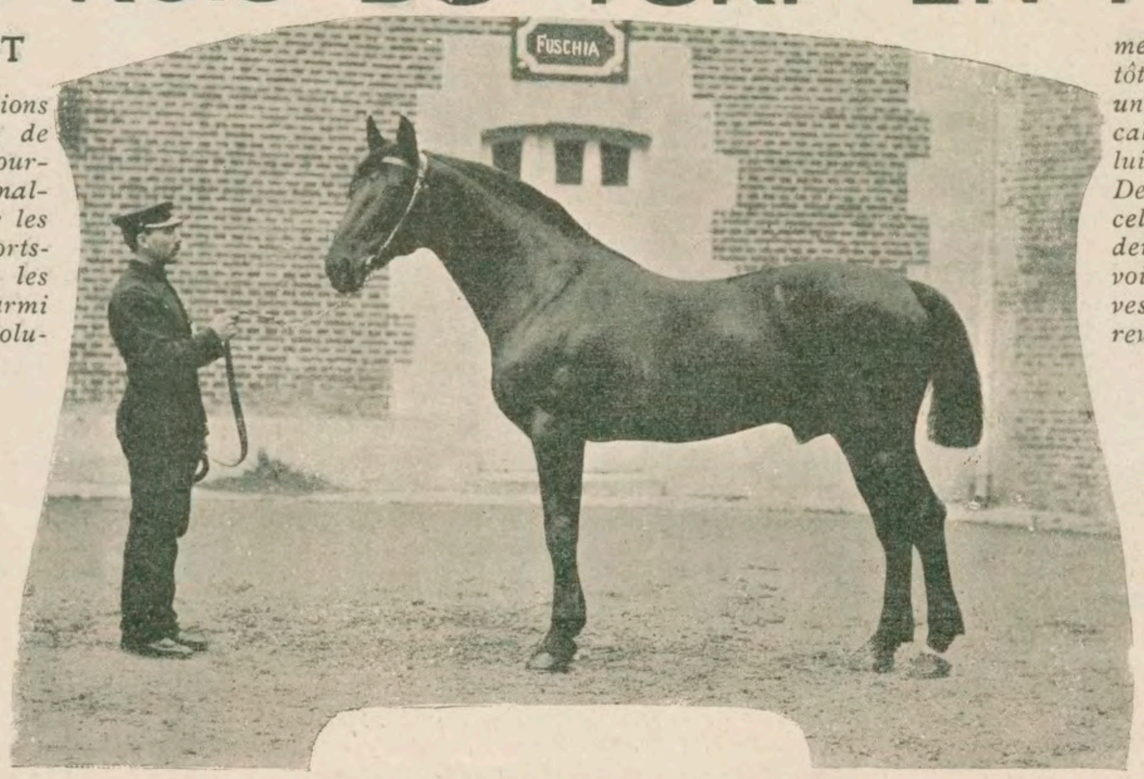
LES ROIS DU TURF EN 1903

III.(1)— COURSES AU TROT

Malgré l'augmentation des allocations accordées, — chaque journée de trotting à Saint-Cloud comporte aujourd'hui un prix de 10.000 francs, — malgré l'intérêt que peuvent présenter les épreuves, malgré la sympathie des sportsmen pour la Société du Demi-Sang, les courses au trot continuent à jouir, parmi le grand public, d'une défaveur absolument imméritée. Le sportsman, — ou, plutôt, le turfiste parisien, — lâche volontiers une journée de trotting, et lorsque le calendrier porte : Saint-Cloud (trot), pour lui c'est « repos ». Peut-être, lorsque le Demi-Sang donnera des réunions en hiver, cela changera, car le turfiste sevré ne demandera pas mieux alors que d'aller voir courir des trotteurs — faute de grives... — et une fois l'habitude prise, il y reviendra.

◓ ◓ ◓

Nous sommes loin du temps des courses d'essai au trot, à la guide ou sous l'homme — cela date de 1848 — et cependant le « trotting » n'a pas le don de passionner la foule, en France du moins, car en Russie en Autriche, en Amérique, et même en Angleterre, les réunions de courses au trot sont très suivies. Lorsqu'un record de trotteur ou d'ambleur, attelé ou monté, est battu sur une piste étrangère, c'est un événement; en France, on n'y prête nulle attention, en dehors du public spécial, des « normands », comme on les appelle en argot du turf.

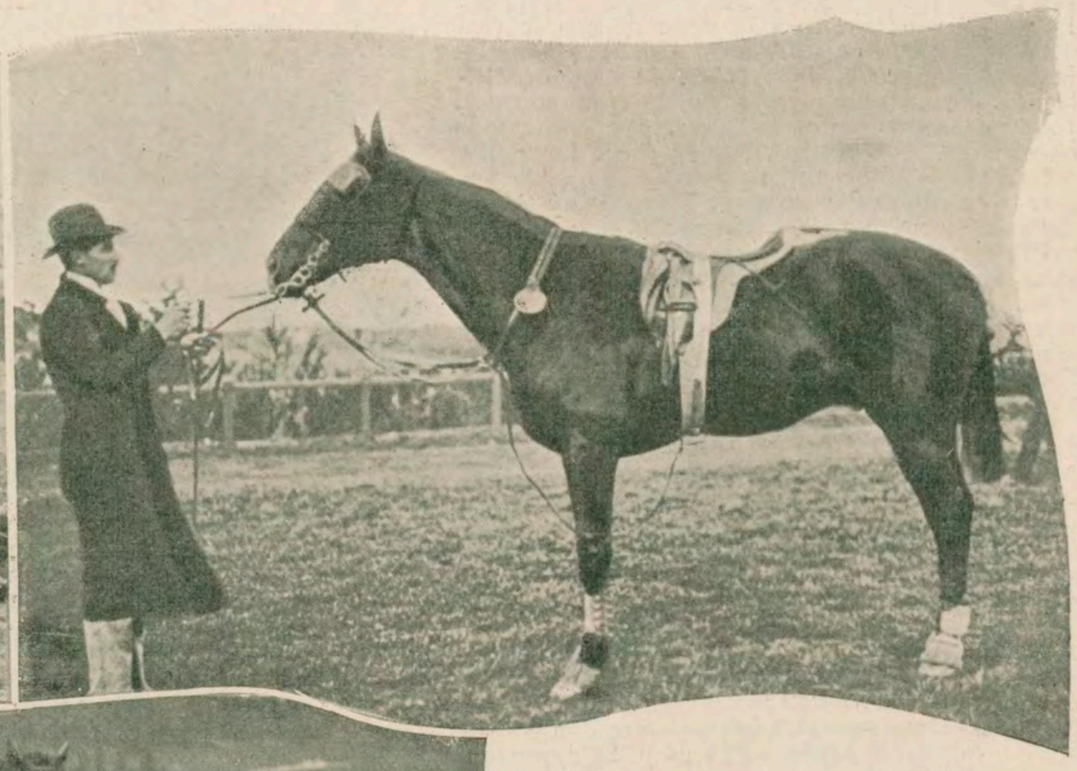


Fuschia, étalon des haras nationaux, par Reynolds et Rêveuse (par Lavater).
Les produits de Fuschia, depuis leurs débuts sur le turf, ont gagné près de trois millions et demi. Fuschia arrive, cette année encore, en tête des étalons gagnants.

la République, à Saint-Cloud; le Derby des Trotteurs, à Rouen; le Derby d'Argentan, le Grand Saint-Léger du Demi-Sang, à Caen, et le Prix de l'Elevage, à Saint-Cloud.

Azur, battu par Aline, dans le Prix du Président de la République, laquelle, du reste, ne fut battue qu'une seule fois par le même Azur, dans le Derby du Merlerault, en 11 victoires, a enlevé 50.552 francs de prix. Azur, fils de Juvigny, est un petit-fils de Fuschia, par sa mère Plaisance. C'est également à Fuschia, par Océanie, que remonte le vainqueur du Prix du Ministère de l'Agriculture, Aunay, un fils de James Watt, que les haras se sont empressés d'acheter à son propriétaire et éleveur, M. Thibaut.

Aunay, 3 a., par James Watt et Océanie (par Fuschia), éleveur M. Thibaut.
Acheté par les haras à la suite de sa victoire dans le Prix du Ministère de l'Agriculture.



Uruffe, ch. al., 5 a., par Presbourg et Etoile Filante, à M. L. Olry.
Uruffe a atteint une des meilleures vitesses de l'année, couvrant à trois reprises, sur trois hippodromes différents, le kilomètre en 1 m. 31 s.

Nombreuses sont les réunions de trot, du Nord au Midi et de l'Est à l'Ouest, mais les prix sont, en somme, peu importants : on voit des Derbys dont l'allocation est de 2.500 fr. ! Aussi ne compte-t-on que neuf trotteurs en France qui soient parvenus à dépasser le gain de 100.000 francs au cours de leur carrière; ce sont : Trinqueur, à 4 ans, 195.815 fr.; Léda, à 8 ans, 183.964 fr. 95; Capucine, à 17 ans, 128.817 fr. 50; Messagère, à 5 ans, 125.222 fr. 50; Polka, à 5 ans, 118.053 fr. 80; Pourquoi Pas, à 23 ans, 113.000 fr.; Sarah, à 6 ans, 112.422 fr. 50: Hémine, à 7 ans, 107.127 fr. 90; Aline, à 3 ans, 100.497 fr. 50.

Aline a dépassé, cette année, dans sa courte mais productive carrière, un gain qui n'avait jamais encore été atteint par un trois ans. C'est une fille de Fuschia et de Nymphe (par Cherbourg), appartenant à M. Olry et entraînée par A. Dejean. Ses principales victoires sont le Prix du Président de

Sur l'hippodrome de Saint-Cloud.
Une rentrée de course attelée.

Défilé des concurrents du Prix du Président de la République.
Au vremier plan, M. Renaud, secrétaire adjoint de la Société du Demi-Sang.

l'Agriculture, Aunay, un fils de James Watt, que les haras se sont empressés d'acheter à son propriétaire et éleveur, M. Thibaut.

Fuschia, du reste, détient un record; ses produits, depuis leurs débuts sur le turf, gagnent près de trois millions et demi. En 1893, les Fuschia ont gagné 185.186 fr. 20;
en 1894, 278.150 fr. 25;
en 1895, 296.083 fr. 60;
en 1896, 264.694 fr. 75;
en 1897, 291.951 fr. 55;
en 1898, 298.672 fr. 40;
en 1899, 380.973 fr. 15;
en 1900, 536.447 fr. 50;
en 1901, 297.104 fr. 15;
en 1902, 257.995 francs;
en 1903, 396.675 fr. 50,
soit un total de 3.483.934 fr. 05.

Un cinq ans de M. Olry, Uruffe, par Presbourg et Etoile Filante, a fourni, sur trois hippodromes différents: Rouen, Saint-Cloud et Caen, sur 4.000, 4.200 et 4.800, une des meilleures vitesses de l'année ; il a couvert, en effet, le kilomètre en 1 m. 31 s. 2/20, 1 m. 31 s. 3/4 et

(1) Voir les nos 278 et 279.

1 m. 31 s. 3/10, et pour cette belle performance, Uruffe a touché: à Rouen, 4.000 francs; à Saint-Cloud, 1.720 francs et à Caen, 1.900 francs.

Les jockeys et drivers de trot son certes moins connus que nos jockeys de plat ou d'obstacles; le métier est aussi dur, aussi fatigant et moins rémunérateur.

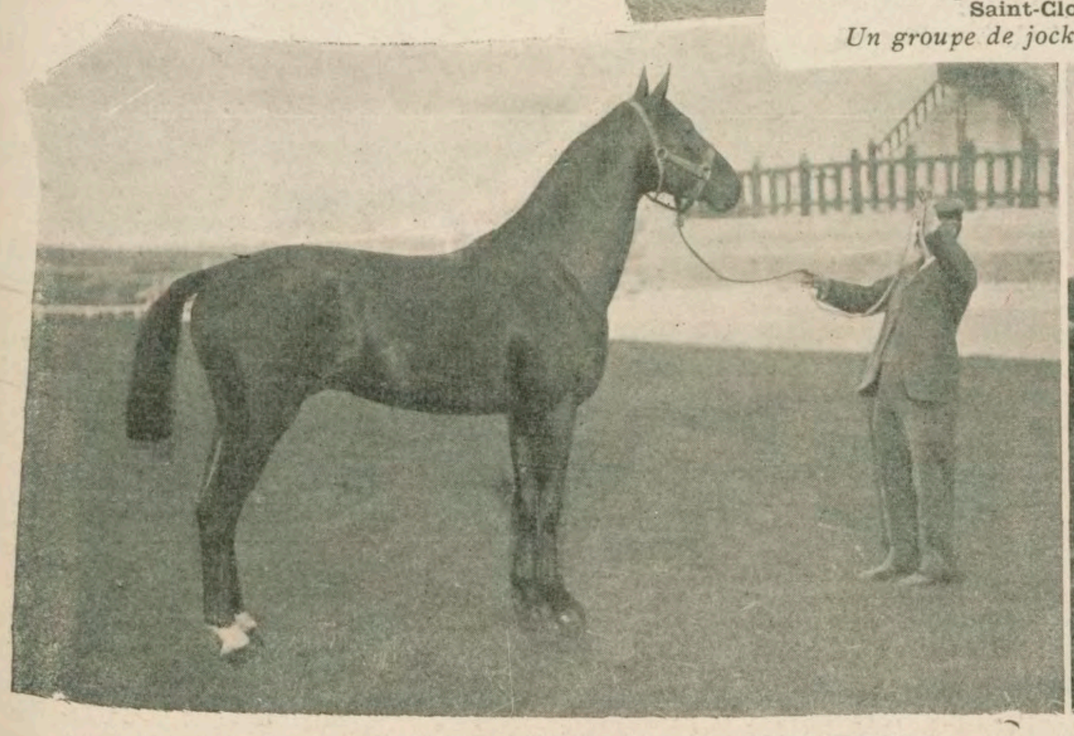
Cette année, Urier aîné, qui monte pour l'entraîneur Dejean, bat de loin tous ses collègues avec 45 montes gagnantes, chiffre qui n'avait jamais été atteint; le second, Reneaud, n'a que 25 montes gagnantes et le troisième, Thoraval père, 22. Après eux viennent les fils de deux propriétaires, M. Lallouet fils, avec 19 victoires, et Garreau fils, avec 14. Ces derniers sont qualifiés gentlemen. Le nombre des " gentlemen " montant ou

Avant une épreuve sur l'hippodrome de Saint-Cloud.
Un groupe de jockeys et drivers.

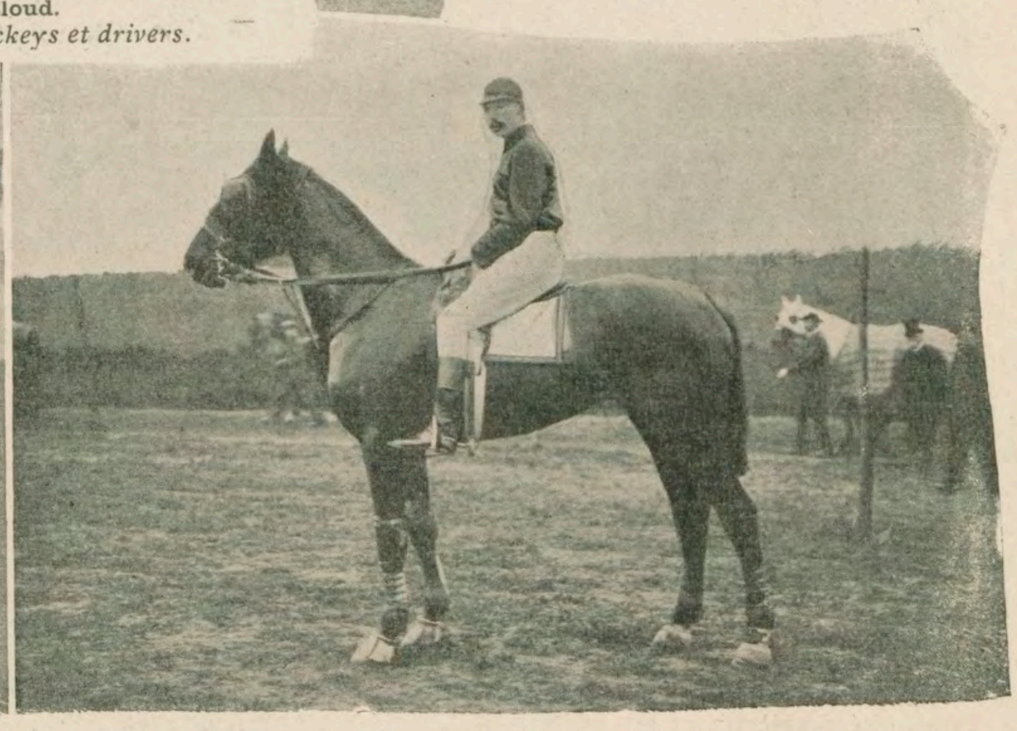
drivant aux courses au trot était très restreint, il y a quelques années; il augmente chaque année, aussi le Demi-Sang va-t-il faire disputer cette année, à Saint-Cloud, des épreuves spécialement réservées aux gentlemen. Depuis 1898, c'est M. Lallouet fils qui a été constamment en tête des gentlemen gagnants; en 1901 seulement, il a partagé sa première place avec M. Cavey fils; ce brillant cavalier et très habile jockey en est à sa cent treizième victoire depuis six ans.

Les sept premiers de la liste des drivers sont à un faible écart. En effet, J. Mequignon arrive en tête avec 13 victoires, Dufort et Raymond en ont 12, Boucheté, Boudenc et Visa, 11, et M. Beauchamp fils, 10.

FRANC PICARD.



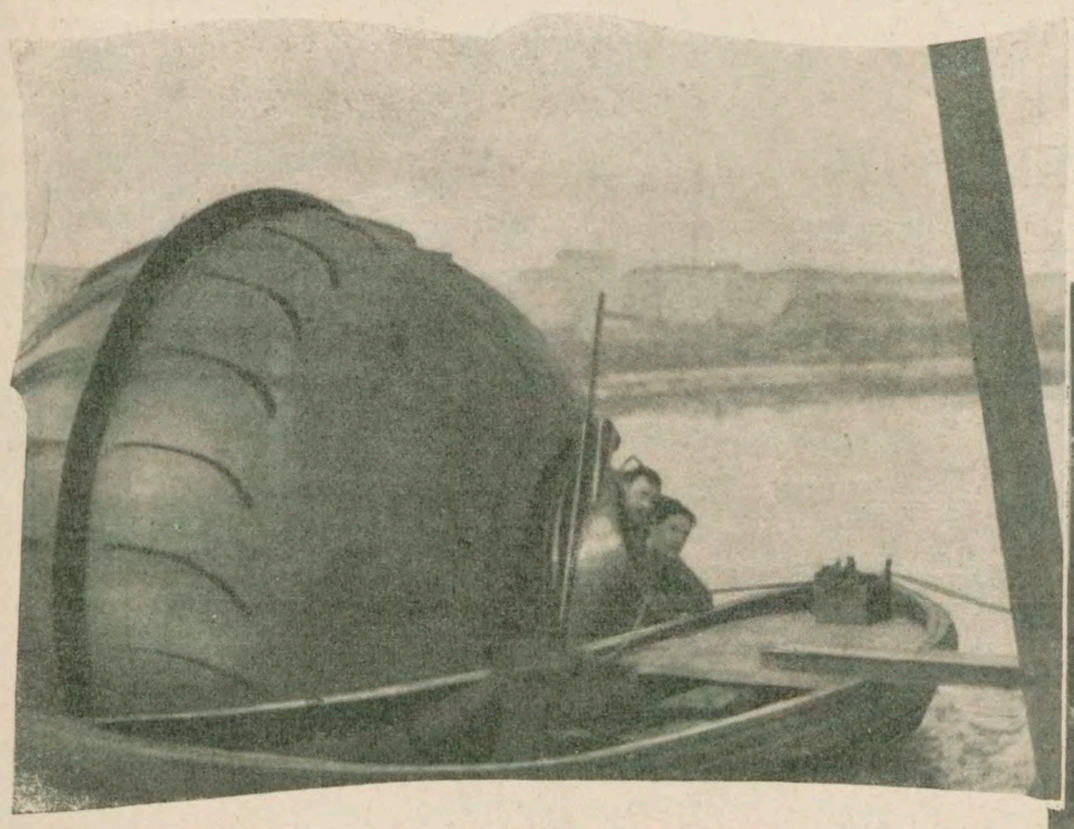
Azur, p n. b. b., 3 a., par **Juvigny et Plaisance (par Fuschia), à M. Lallouet.**
Azur, dans son année, a gagné 50.552 fr. 50 de prix; le seul cheval qui ait pu battre l'imbattable Aline, à M. Olry. Azur a battu Aline dans le Derby de Merlerault, de 3/5 de seconde.



Aline, **j., 3 a., par Fuschia et Nymphe (par Cherbourg), éleveur et propriétaire M. Olry.**
La pouliche recordman; aucun trotteur avant elle n'avait gagné plus de 100.000 francs de prix à l'âge de 3 ans.

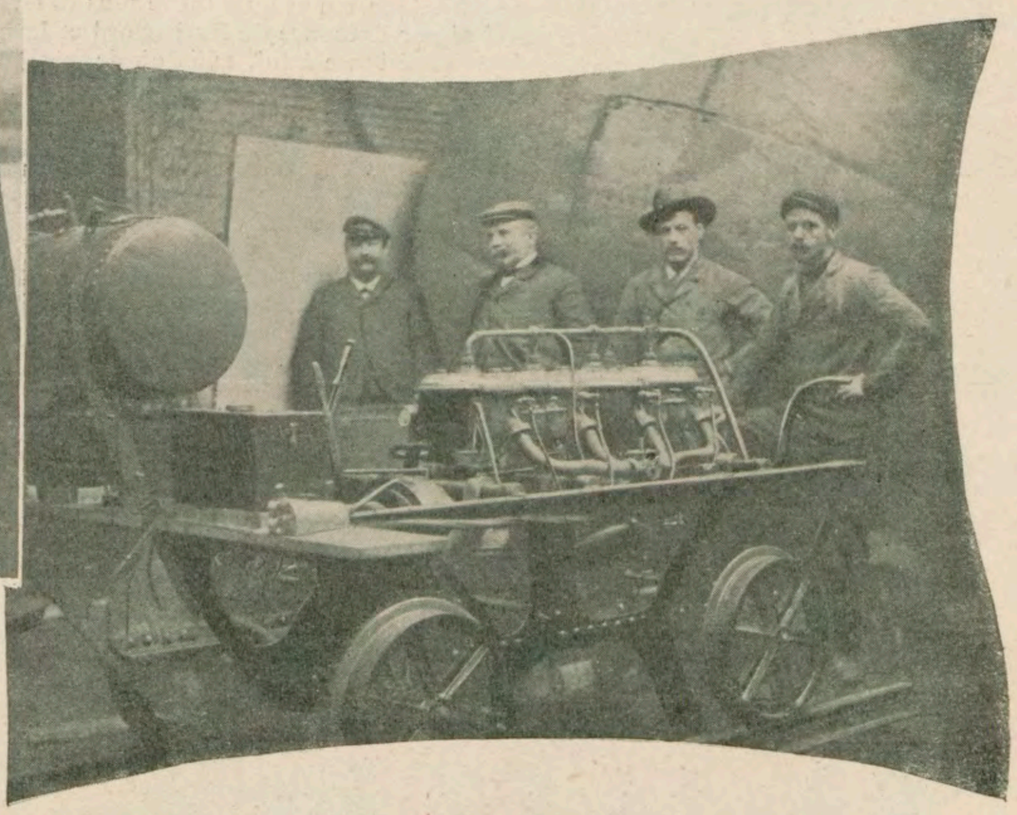
UN NAVIRE SPHÉRIQUE

L'AUTO-PROPULSEUR Adam-Boudin est un nouvel engin de navigation composé de deux sphères concentriques, en tôle d'acier de près de 3 millimètres d'épaisseur, une intérieure et l'autre extérieure. Cette dernière, munie d'ailettes, sert de propulseur; elle est entourée d'une quille circulaire qui contribue à la stabilité et à la direction de l'appareil, dirigé par un pilote qui voit sa route au moyen de prismes. Le moteur de 24 chevaux est situé au milieu de la sphère intérieure, contenant les accessoires et les passagers qui pénètrent dans l'appareil



Un des orifices d'entrée et de sortie de l'auto-propulseur,

par des ouvertures aménagées sur les deux côtés; il marche à l'essence et comprend quatre vitesses et une marche arrière. Le moteur actionne les roues de friction qui produisent la rotation de la sphère extérieure. Ce modèle a 3 mètres de diamètre, déplace 3 tonnes et cale 0 m. 90. La direction s'obtient par gouvernail à l'arrière des quilles latérales. Les trois éléments de l'auto-propulseur : vitesse, insubmersibilité et stabilité, en feront un moyen de transport rapide et un bon moyen de sauvetage.



L'appareil-moteur 24 chevaux de l'auto-propulseur.
(Cl. Branger et Cie.)

DEUX MATCHES DE RUGBY

Un coup classique.
Dans la mêlée, le ballon est sorti aux Stadistes. Le demi le ramasse et "passe" immédiatement au trois-quarts le plus proche.

Nos lecteurs ne manqueront pas de s'intéresser aux curieuses photographies que nous publions ici des matches qui mirent aux prises, dimanche dernier, au Parc des Princes, les équipes du Racing Club de France et du Rosslyn Park d'Angleterre (victoire du Racing, 11 points à 0) et celles du Stade Français et du Football Club de Lyon (victoire du Stade, 6 à 0). En même temps, ils liront avec intérêt la chronique que notre collaborateur consacre aujourd'hui aux rencontres de football entre professionnels et amateurs.

Sortie de mêlée.
Le demi lyonnais a pris le ballon sorti de son côté, et part en vitesse.

On a agité dernièrement la question des rencontres de football entre amateurs et professionnels. Les uns y sont favorables, les autres moins. Il m'a toujours semblé que les premiers étaient plus près de la vérité que les seconds, précisément parce qu'il est un point où les amateurs sont plus rapprochés des professionnels que les professionnels ne sont éloignés des amateurs. J'espère le montrer ici, à propos du match qui mit dimanche aux prises le Racing et le Rosslyn Park, et qui ne me servira que de point de départ, car la chose est d'un intérêt bien plus général. Je ne dirai rien de ce match au point de vue athlétique, sinon qu'il fut le plus décevant des matches, puisque le Racing, handicapé par l'absence de Rutherford et Lasne, triomphait d'une équipe évidemment très supérieure à lui, mais où de très bons joueurs fatigués se montrèrent d'une maladresse qu'on ne peut imaginer.

Oublions donc la partie et ne retenons que l'idée du match international entre deux équipes d'*amateurs*.

Si une équipe professionnelle était venue en France, voici ce qui se serait passé. Elle aurait fait *un prix*, c'est-à-dire qu'elle aurait demandé une somme de X francs pour venir. Sur cette somme une par ie aurait été consacrée aux frais de déplacement de l'équipe, l'autre partie aurait été distribuée entre es équipiers, suivant leur notoriété, leur ancienneté, leur valeur, le rôle plus ou moins heureux qu'ils auraient joué au cours du match (prime de *tant* pour un *essai* marqué, de *tant* pour un *but réussi*, de *tant* pour un *droap-goal*, etc., etc.).

Rien n'est plus simple, c'est un système organisé ; pour avoir une équipe de professionnels *vous payerez une somme de X francs.*

Tenu manqué.
Le Stadiste qui a le ballon n'a pas été tenu par deux Lyonnais, qui se sont successivement précipités sur lui, et continue à filer.

SEGERS

En touche.
Harcelé par les avants du Rosslyn Park, un Racingman vient s'échouer en touche. L'arbitre annonce la sortie du ballon.

Nous avons une équipe d'amateurs anglais. Que se passe-t-il? Beaucoup s'imaginent que l'équipe vient à ses frais. Erreur profonde! elle vient aux frais du club qui l'invite, c'est-à-dire que, par exemple, le Racing a dû, pour recevoir en France le Rosslyn Park, lui envoyer préalablement une somme d'environ 1000 francs, pour frais de séjour et de déplacement, étant bien entendu d'ailleurs que sur cette somme rien ne devra revenir à chacun des équipiers pris séparément, mais qu'elle devra être utilisée pour solder en bloc les frais de déplacement et uniquement les frais de déplacement de l'équipe. Le Racing, obligé de payer 1.000 francs. se rattrape sur la recette du match, si elle est fructueuse. C'est ainsi que s'organise, au point de vue de l'équipe prise en bloc, le voyage d'une équipe anglaise en France. Tous ses frais lui sont payés, c'est-à-dire que la rencontre de deux équipes d'amateurs repose sur une question commerciale, en somme, puisque le Rosslyn ne part pas sans avoir reçu l'utile chèque et que le Racing le donne en spéculant sur la recette à faire.

Autre point de vue: Le Racing va en Angleterre. L'Angleterre, moins généreuse que la France, ne fait pas de frais, et refuse catégoriquement d'envoyer des fonds pour assurer le déplacement et le séjour de l'équipe française, mais elle promet un intérêt sur la recette, si la recette est bonne. Généralement, le Racing assure au départ la moitié de ses frais à chaque équipier, lui laissant l'autre à sa charge; puis, Racing et équipier espèrent en une recette heureuse qui les fera rentrer dans leurs débours. C'est encore là, si je ne me trompe, une rencontre d'amateurs qui suppose une opération commerciale; bien plus, qui l'exige, puisque si elle ne réussit pas, si cette rencontre d'amateurs n'attire pas un public payant, les conclusions seront les suivantes:

1° L'équipier français, qui ne peut la plupart du temps s'offrir de coûteux voyages trop fréquemment, y renoncera complètement, si deux ou trois fois ses déplacements lui sont revenus trop chers; 2° le Racing, qui est riche, mais qui ne l'est pas infiniment, ne pourra pas payer la totalité des frais de déplacement de ses hommes et renoncera à organiser des voyages à l'étranger, comme précédemment il aurait dû renoncer à faire venir une équipe anglaise en France.

Rutherford, capitaine habituel de l'équipe du Racing, n'a pour consolation que d'arbitrer le match Rosslyn Park-Racing, les blessures reçues à la partie Bordeaux-Racing l'empêchant de jouer son rôle de trois-quarts.

Conclusion générale de tout cela: si vous concevez l'amateur tel qu'il doit être théoriquement: un individu ayant suffisamment de temps et d'argent à lui pour pouvoir faire du sport entièrement à ses frais, soit qu'il paye ses voyages et séjours lui-même, s'il est joueur de tennis par exemple, soit que son voyage soit payé par la caisse de son club, s'il est rugbyman, mais toujours sans espoir de rentrer en son argent, vous rendez la plupart des rencontres internationales impossibles et même vous rendez la formation d'équipes sérieuses quasi impraticable, étant donnée la difficulté de former un club de membres réunissant les conditions de temps et d'argent indispensables.

Au contraire, prenez l'amateur tel qu'il est réellement en France, pas toujours très riche, mais toujours très passionné sportsman, vous arrivez à souhaiter que des combinaisons commerciales du genre de celles dont j'ai parlé plus haut se produisent le plus souvent possible, afin qu'elles permettent de développer la qualité de nos hommes et de nos équipes dans tous les sports, mais du coup, vous voilà obligés de reconnaître en même temps que les rencontres entre professionnels et amateurs sont tout ce qu'il y a de plus admissible. En fait, elles reposent bien de part et d'autre sur deux principes différents, les uns voulant vivre du sport, les autres voulant seulement en retirer de la gloire ou du plaisir. Pratiquement, la fortune des uns et la gloire ou le plaisir des autres sont uniquement soumis au résultat d'une semblable combinaison d'ordre purement commercial.

Je ne parle pas ici, en effet, d'exceptions. Les faits que je signale sont courants, mais ignorés de la masse. Et même en parlant de cette manière de comprendre l'amateurisme, je n'insiste pas sur les abus qui peuvent s'ensuivre: tendance des clubs à favoriser, à l'heure des déplacements coûteux, ceux de leurs membres plus particulièrement désignés pour représenter brillamment leurs couleurs, etc., etc.

Une fois ceci posé et admis, notre question ne tient plus qu'à ceci: les Sociétés touchent des frais de déplacement en bloc, c'est juste, mais les équipiers ne touchent rien personnellement. J'y consens. Mais avouez que c'est là une bien singulière chinoiserie de dire que l'équipier ne touche rien, alors qu'en fait, il bénéficie pour sa part de ce qui revient à la Société en bloc. Vous me direz qu'il ne touche rien, à titre de rémunération pour son travail sportif; entendu, mais je reviens à mes moutons, et vous rétorque. S'il se donne tant de mal pour de enir un sportsman remarquable, s'il veut se déplacer pour aller à l'étranger, s'il accepte pour ceci que ses frais lui soient payés, c'est qu'il espère retirer de ses exhibitions — car ce sont des exhibitions — proportionnellement autant de plaisir, d'honneur mondain ou de gloire mondiale qu'un professionnel en retirerait d'argent. Et là je ne lui transige pas et je réponds en votre nom—bon spectateur qui payerez de 50 centimes à 2 francs pour aller le voir: « J'approuve intégralement votre système de vous faire payer vos déplacements, je souhaite même que vous le perfectionniez beaucoup, mais puisque vos nombreux déplacements seront subordonnés aux recettes plus ou moins fructueuses que je vous assurerai, moi et mes semblables, souffrez que j'insiste auprès de vous pour que vous n'hésitiez pas à vous rencontrer avec des professionnels D'abord cela m'amusera, et puis vous y acquerrez une expérience du jeu que vous n'avez pas. »

Ainsi parlerai-je au nom du public, persuadé que je suis sur la route du bon sens, qui mène au carrefour où se confondent les vérités, persuadé aussi qu'ainsi je ne saurais blesser des amateurs trop professionnels pour être purement amateurs, mais trop amateurs pour être purement professionnels, mais je crains fort que ma parole ne se perde, là où on aime trop les situations embrouillées, et où l'on chérit les questions ambiguës. Et ici je préfère ne nommer personne. Tout le monde a deviné de qui il s'agit.

ANDRÉ FOUCAULT.

Une jolie passe sur la ligne des trois-quarts du Racing.

AUTOUR DES SPORTS

LE CHAMPIONNAT AMATEUR DE LUTTE DE PARIS

Le Championnat amateur de lutte de Paris organisé par notre confrère le *Vélo* s'est terminé la semaine dernière. Malheureusement, la poule finale n'a pas obtenu tout le succès qu'on était en droit d'espérer, la moitié des qualifiés ayant refusé d'y prendre part.

M. Pomier
vainqueur du Championnat amateur de lutte de Paris.

A la suite de ce refus et suivant le règlement, l'arbitre a disqualifié les refusants et, sur l'avis du Comité d'organisation, a sacré champion de Paris M. Pomier, qui est un des seuls ayant voulu continuer.

M. Pomier n'est pas un inconnu ; il s'est classé 2e dans la catégorie des poids moyens; il appartient au Cyclo-Club de Paris, il fut champion de la S. A. M., puis se classa 2e dans la poule générale du Championnat de Montmartre et 1er de la catégorie des poids moyens; puis, plus tard, même classement dans le Championnat du Centre, et auparavant, dans le Prix d'Ouverture du Championnat de France, fit triompher les couleurs de la S.A.M.

LA MARCHE MILITAIRE DE NICE

Notre confrère le *Petit Niçois* a fait disputer avec grand succès une marche militaire qui avait réuni quarante concurrents appartenant aux différents corps de la garnison. L'épreuve, qui mesurait environ 9 kilomètres, a été parfaitement réussie et a montré l'excellent entraînement des hommes et particulièrement des chasseurs. La victoire est revenue à Comble, du 6e chasseurs, après avoir couvert la distance en 51 m. 39 s. Derrière lui les arrivées se sont effectuées dans l'ordre suivant:

2. Verpillat, du 6e chasseurs, 51 m. 54 s.; 3. Piot, du 6e chasseurs, 54 m. 6 s.; 4. Gavaudan, batteries alpines, 56 m. 34 s.; 5. L'Abbaye, 6e chasseurs; 6. Estran, 6e chasseurs; 7. Nouveau, 7e génie; 8. Chailloux de l'Estang, bataillon de forteresse; 9. Belleville, 6e chasseurs; 10. Domise, 6e chasseurs. Les trente autres concurrents ont fini à des intervalles rapprochés l'un de l'autre. Le dernier arrivé a fini en 1 h. 22 m. Par suite de ce classement, le 6e bataillon de chasseurs enlève la coupe challenge, offerte par la succursale du Crédit Lyonnais à Nice. Ajoutons que les hommes étaient en képi ou béret, veste ou vareuse, suivant l'uniforme des corps, le choix de la chaussure avait été laissé libre.

Les deux premiers de la Marche militaire de Nice
Le chasseur Comble et le sous-officier Verpillat.

LA CHASSE ET LES CHIENS

Les griffons nivernais

Le griffon nivernais est gorgé en ténor ou baryton, très criant, d'assez grande taille, dix-huit à vingt pouces suivant le sexe ; toujours tricolore, le rouge se trouve seulement et invariablement en tête; de grandes taches d'un noir franc rehaussent la blancheur de la robe sur le reste du corps où le poil est long, à peine demi-dur. Le pied est petit et serré, aussi son galop est-il léger, et son fonds très grand. La tête est belle et sèche, grossie par des poils abondants, ondulés et soyeux, l'oreille attachée assez bas. Les yeux sont marron doré, très grands et très expressifs ; le rein est court et large, la poitrine vaste et bien descendue.

Griffons Nivernais
appartenant à M. Gustave Privat, de Périgueux.

Quoique très mordant, ce brave chien est très caressant avec son maître. Certains éleveurs ont infusé aux nivernais du sang vendéen, qui leur a donné de l'ampleur de la voix; mais cette alliance leur a fait perdre un peu de leur élégance et de leur finesse.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner nº 283-41.

AUTOMOBILES

Société Franco-Américaine. E. Lamberjack, directeur.
Les premières marques du monde sont les voitures :
MERCEDÈS,
PANHARD-LEVASSOR,
F. I. A. T.
Voitures légères :
BAYARD,
A. CLEMENT,
RENAULT Frères.
Se trouvent: 95, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris.
Téléphone : 555-33.
Adresse télégraphique : Lamberjack-Paris. (1297)

Une Voiture électrique de la Société des Voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2044)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1293)

Offre cause achat nouvelle voiture, coupé Delahaye, 12 HP, appartenant à Madame la Duchesse d'Uzès douairière, visible chez Delahaye, 10, rue du Banquier, Paris. (1294)

Grand choix de moteurs de Dion et Aster d'occasion, de toutes forces. Je vends et j'achète tous les moteurs de ces deux marques. Accessoires en gros, 263 *bis*, boulevard Pereire, Paris. (1295)

Motocyclette Iris 2 h. 3/4 à eau et débray. Etat neuf, 700 francs. Ecrire Malvault, place Gambetta, Mayenne. (1296)

A vendre RENAULT, 14 ch., tonneau, neuve. CLEMENT-BAYARD d'occasion, 12 ch., tonneau, neuve.
DIETRICH 1903, 24 ch., double-phaéton, occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 24 ch., tonneau, occasion.
PANHARD-LEVASSOR 1903, 15 ch., doub.-ph., occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 8 ch., tonneau, occasion.
CLEMENT, 8 ch., tonneau, occasion.
DE DION, 9 ch., tonneau, occasion.
RENAULT, 8 ch., double-phaéton, occasion.
Cab. DE DION, carrosserie Kellner, occasion.
G. RICHARD, 10 ch., double-phaéton, occasion.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1298)

CARTES POSTALES

Yorge da Silva Junior, rue Haddock-lobo, nº 100., Rio-Janeiro (Brésil). Echange des cartes postales avec les vues de tous pays et fantaisies. Réponse immédiate assurée. (1299)

André Brochard, place Bretagne, 24, Nantes (Loire-Inférieure). Echange cartes postales vues avec Aude, Aveyron, Corse, Loire, Marne, Mayenne, Morbihan, Tarn, Vaucluse, Sénégal, Tunisie, Madagascar. (1300)

Monnereau, Lycée Toulouse, Echange cartes. (1301)

COURS ET LEÇONS

Cours d'instruction par correspondance pour jeunes filles et petits garçons, dirigé par Mlle E. Smyth, professeur de la Ville de Paris, 10, rue Lalo, Paris. (1302)

OCCASIONS

App. 50 plaques 9 × 12. Obj. Goerz, 100 fr. Pistolet précis. Hamerless, 45 francs.
1 paire pistolets combat Leclère, 50 francs.
Girard, rue Boileau, 10, Nantes. (1303)

A vendre. Années 1901, 1902, 1903 *Vie au Grand Air*. Etat neuf. Ecrire : Tardy, 45, rue Richelieu, Paris. (1304)

PRODUITS ALIMENTAIRES

Huile d'Olive, demande représentants. Durand, rue Réattu, Arles-sur-Rhône. (1305)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 3 février 1904.
En deux lots
TERRAIN SIS A ALFORTVILLE
Rue Dominique nº 31
Mise à prix : 2.500 francs chaque lot avec faculté de réunion.
S'adr. à Mes Déglise et Ferté, avoués à Paris.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 30 janvier 1904, à 2 heures.
PROPRIÉTÉ A LA PLAINE SAINT-DENIS
avenue de Paris, nº 69
Contenance : 1.307 mètres 28 cent.
Revenu brut environ : 13.600 francs.
Mise à prix : 100.000 francs.
S'adresser : 1º à Me Thorel, avoué, rue de la Paix, 4; 2º à Mes Beaugé, Maurice Roche et Launay, avoués, et à Me Pluche, notaire.

TERRAIN av. du Roule, 56 Ce 324 mètr. 15. **NEUILLY-S.-SEINE**
Adj. 1er fév. 2 h. Et. Brault, not. Neuilly. M. à p. 58.280.

Ville de Paris. A adj. sr 1 ench. Ch not. 9 févr. 1904.
TERRAIN angle boul. Emile-Augier et r. Edm.-About. Se 430 m. M. à p. 275 fr. le mèt.
S'adr. aux not. Mes Delorme, r. Auber, 11 et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. d. Pyramides, dép. ench.

VENTE au Palais de Justice, le 30 janvier 1904 à 2 heures.
PROPRIÉTÉ sise à **SURESNES**
(Seine) 68, rue Carnot, 68
comprenant terrain sur lequel sont élevés deux maisons et deux hangars.
Mise à prix..... 20.000 francs.
S'adresser à Me Goiraud, avoué, 16, place Vendôme ;
Pruvost, syndic, 5, rue de l'Ancienne-Comédie.

VENTE judiciaire sur conversion de saisie mobilière le lundi 8 février 1904, 2 heures de l'après-midi, en l'étude de Me Lhotelier, notaire à Dinard (I.-&-V). de :
1º Gd CASINO DE DINARD
avec ses dépendances et immeubles par destination sur la
Mise à prix de..... 150.000 fr
2º Gd HOTEL ROYAL DE DINARD
avec ses dépendances sur la
Mise à prix de..... 250.000 fr
3º TERRAIN de 3.200 m. q. environ avec voie d'accès près l'Hôtel Royal, la Grève de l'Ecluse, sur la
mise à prix de..... 90.000 fr
4º LA VILLA BABIOLE
sur le Boulevard du Casino.
Mise à prix..... 10.000 fr
S'adresser à : 1º Mes Baud et Dauphin, avoués à Saint-Malo; 2º Me Lhotelier, notaire à Dinard-Saint-Enogat.

ST-OUEN Proprté r. Mathieu, 54. Cce 200 m. M. à p. 13.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Paris, 26 janvier 1904. S'ad. p. vis. sur les lieux, Me Sabot, not. à Paris, 3, rue Biot, dép. ench.

PROPRIÉTÉ à Paris, r. St-Maur, 134 et 136, br. 13.300 fr. M. à p. 150.000 fr. Prêts Crédit Foncier et autr. à cons., à adj. s. 1 ench. not. Paris, le 9 février 1904. S'adr. à Me Blanche not., 11, rue de Beaujolais.

ARCUEIL PROPRIETE 3 kil. Guichard, 1800 fr. A adjuger Etude Me Perrot, notaire à Bourg-la-Reine, le 24 janvier 1904, M. à p. 33.000 fr. Facilités paiement.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. ch. des not. de Paris, le 2 fév.
2 TERRAINS Bd Raspail. Sce 467 m. chacun, p. 150 fr. le m. S'ad. à Mes Delorme, r. Auber, 11, et Mahot de la Quérantonnais, des Pyramides, dép. de l'ench.

VENTE au Palais, le 27 janvier 1904, à 2 heures
En deux lots : 1º UNE MAISON
A IVRY-SUR-SEINE (Seine)
1, rue de l'Avenir et 63, rue Nationale à l'angle de ces deux rues.
Mise à prix..... 55.000 francs
2º UNE PROPRIETE
AU PARC-SAINT-MAUR
commune de Saint-Maur-les-Fossés (Seine)
26, avenue Emile-Zola.
Mise à prix..... 25.000 francs
S'adresser à Mes Boudin, 5, rue Baillif et Polet, avoués, et Breuillaud, notaire.

A louer près Etoile **LOCAL DE 1500m** pour fabrique Automobiles, Garage-Voitures, exposition, Bureaux, Ateliers. Hall pour 100 voitures. S'ad. à Me Kastler, not., 116, Fg-St-Honoré.

Lire "FEMINA" LA REVUE IDÉALE De la Femme et de la Jeune Fille